

Brüssel, den 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr und zur Aufhebung der
Verordnung (EG) Nr. 868/2004**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Luftfahrt ist von wesentlicher Bedeutung für die EU-Wirtschaft. Mit etwa 918 Millionen Flugreisenden in der Europäischen Union und mehr als 1,45 Milliarden Passagieren, die im Jahr 2015 auf EU-Flughäfen angekommen oder von dort abgeflogen sind, leistet der Luftverkehr einen erheblichen Beitrag zur Vernetzung der Union sowohl intern zwischen den Mitgliedstaaten als auch mit Drittländern weltweit. Der Luftverkehr verbindet Menschen, Unternehmen und Regionen und spielt eine entscheidende Rolle für die Integration und Wettbewerbsfähigkeit der EU. Er fördert zudem den regionalen und sozialen Zusammenhalt in der Union. Darüber hinaus leistet der Luftverkehr einen entscheidenden Beitrag zu Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Im Jahr 2014 waren in dem Sektor, der mehr als 510 Mrd. EUR zum EU-Bruttoinlandsprodukt beisteuert, bis zu 9,3 Millionen Menschen beschäftigt. Der Luftverkehr trägt aber auch zur Stärkung anderer Wirtschaftsbereiche bei: Studien zufolge entsteht durch jeden Euro, der in der Luftverkehrsbranche an Wertschöpfung generiert wird, eine Wertschöpfung von fast drei Euro für die Gesamtwirtschaft. Auch mit jedem neuen Arbeitsplatz, der in der Luftverkehrsbranche geschaffen wird, entstehen mehr als drei weitere Stellen in der übrigen Wirtschaft¹.

Die Verkehrsverbindungen der Union als Ganzes sind in hohem Maße von Flugdiensten abhängig, die von Luftfahrtunternehmen aus der EU erbracht werden. Im Durchschnitt führen diese Unternehmen 7 Millionen Flüge pro Jahr von oder nach Flughäfen in der Union durch, während auf Luftfahrtunternehmen aus Drittländern 1,3 Millionen Flüge jährlich entfallen². Bei den Verbindungen zwischen der Union und den anderen Teilen der Welt hingegen sind die Marktanteile zwischen EU-Luftfahrtunternehmen (49,9 % der Flüge und ca. 239 Mio. Fluggäste im Jahr 2015) und Fluggesellschaften aus Drittländern (50,1 %, ca. 240 Mio. Fluggäste) annähernd ausgeglichen³.

Die Liberalisierung und Deregulierung des internationalen Luftverkehrs begünstigte die Entstehung eines unions- und weltweiten Wettbewerbs in einem bisher nie da gewesenen Ausmaß. Bei einer Wachstumsprognose für den Luftverkehr von rund 5 % pro Jahr bis 2030 ist davon auszugehen, dass sich der globale Wettbewerb in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen wird⁴.

Da allerdings kein internationaler Rahmen besteht, der die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen regelt⁵, kann die Behandlung von Luftfahrtunternehmen von Land zu Land unterschiedlich sein und zu einer Beeinträchtigung des Wettbewerbs

¹ Mitteilung der Kommission „Eine Luftfahrtstrategie für Europa“ (COM(2015) 598 final vom 7. Dezember 2015).

² Quelle: OAG Sommerflugpläne 2016.

³ Ebenda.

⁴ Mitteilung der Kommission „Die Luftfahrtaußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen“, COM(2012) 556 vom 27. September 2012.

⁵ So wurden insbesondere im Rahmen der ICAO keine spezifischen multilateralen Regeln geschaffen, und aus den Abkommen der Welthandelsorganisation (WTO) wurden Flugdienste weitgehend ausgeklammert (siehe Übereinkommen von Marrakesch, Anhang 1B des Allgemeinen Übereinkommens über den Handel mit Dienstleistungen (GATS), Anlage zu Luftverkehrsdienstleistungen). Das GATS gilt für Maßnahmen in Bezug auf a) Luftfahrzeugreparatur- und -wartungsdienstleistungen, b) den Verkauf und die Vermarktung von Luftverkehrsdienstleistungen und c) computergesteuerte Buchungssysteme.

führen. Innerhalb der Union kann dies nicht geschehen, da durch die EU-Vorschriften sichergestellt ist, dass alle europäischen und nichteuropäischen Luftfahrtunternehmen die gleichen Rechte und die gleichen Möglichkeiten hinsichtlich des Zugangs zu luftverkehrsbezogenen Dienstleistungen haben. In einigen Drittländern, deren Luftfahrtunternehmen durch diskriminierende Praktiken und Subventionen⁶ unter Umständen unfaire Wettbewerbsvorteile erhalten, kann dies aber durchaus der Fall sein. Die Kommission hat darauf hingewiesen, dass die *„EU-Luftfahrtunternehmen [zwar] letztlich selbst für ihre Wettbewerbsfähigkeit verantwortlich sind und ihre Produkte und Geschäftsmodelle den herrschenden Marktbedingungen weiter anpassen müssen, (...) es aber gleichermaßen wichtig ist, dass der Wettbewerb sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU auf Offenheit, Fairness und Gegenseitigkeit beruht und nicht durch unlautere Praktiken verzerrt wird“*⁷.

Tatsächlich können unlautere Praktiken, wenn sie nicht unterbunden werden, langfristig zu beherrschenden Marktsituationen oder sogar Monopolstellungen im Luftverkehr führen, was für die Bürgerinnen und Bürger der EU weniger Wahlmöglichkeiten, weniger Verbindungen und höhere Preise bedeuten würde.

Deshalb muss die Union bei einer Gefährdung ihrer Verkehrsanbindung und des Wettbewerbs in der Lage sein, wirksam tätig zu werden, um einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt zu gewährleisten.

Die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen können im Rahmen von Luftverkehrsabkommen geregelt werden. In den meisten Abkommen dieser Art, die mit Drittländern geschlossen wurden, sind bislang aber keine entsprechenden Bestimmungen enthalten.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 868/2004⁸ sollten diese Probleme durch einseitige Maßnahmen der Union überwunden werden. Das Rechtsinstrument kam jedoch nie zur Anwendung und einige seiner Elemente machen es sehr unwahrscheinlich, dass dies jemals (in der Praxis) der Fall sein wird. Die Union verfügt somit über kein wirksames Instrument, um einen fairen Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen der Union und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern zu gewährleisten. Außerhalb des Bereichs der Subventionierung bezieht sich die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 nämlich ausschließlich auf sogenannte unlautere Preisbildungspraktiken. Diese liegen nur dann vor, wenn Luftfahrtunternehmen aus einem Drittland *„Flugpreise anbieten, die weit genug unter denjenigen konkurrierender Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft liegen, um eine Schädigung zu bewirken“*, was schwer zu belegen ist. Ein weiteres Kriterium für „unlautere Preisbildungspraktiken“ ist, dass das Luftfahrtunternehmen aus einem Drittland einen nichtkommerziellen Vorteil erhalten haben muss, was für sich allein aber auch noch keine Maßnahmen auf Unionsebene rechtfertigt. Zudem sieht die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 kein eigenes unionsinternes Verfahren bei Verstößen gegen Verpflichtungen vor, die sich aus Luftverkehrsabkommen, deren Vertragspartei die Union ist, ergeben und dazu dienen, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Letztlich ist auch die Einleitung von Untersuchungen an relativ strenge Regeln gebunden. Über ein Beschwerderecht verfügt lediglich der *„Wirtschaftszweig der Gemeinschaft“*, der definiert ist als *„die Gesamtheit der Luftfahrtunternehmen der*

⁶ Dies gilt nur für selektive Subventionen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe h dieses Verordnungsvorschlags.

⁷ Mitteilung der Kommission „Die Luftfahrtaußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen“.

⁸ Verordnung (EG) Nr. 868/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über den Schutz vor Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten von Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind (ABl. L 162 vom 30.4.2004, S. 1).

Gemeinschaft, die gleichartige Flugverkehrsdienste durchführen, oder diejenigen dieser Luftfahrtunternehmen, deren zusammengefasster Anteil einen Großteil des gesamten Gemeinschaftsangebots solcher Flugverkehrsdienste ausmacht“. Weder die Mitgliedstaaten noch einzelne Luftfahrtunternehmen haben die Möglichkeit, eigenständig als Beschwerdeführer aufzutreten.

In ihrer Mitteilung über eine Luftfahrtstrategie für Europa⁹ bekundete die Kommission ihre Absicht, die Wirksamkeit der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 zu bewerten, um sie gegebenenfalls zu ändern oder durch ein wirksameres Rechtsinstrument zu ersetzen, das faire Wettbewerbsbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen gewährleisten und damit die Verkehrsverbindungen nach und aus der Union sichern würde. In der Luftfahrtstrategie wird ferner die Bedeutung unterstrichen, in bilateralen Luftverkehrsabkommen der EU und der Mitgliedstaaten Bestimmungen für einen fairen Wettbewerb auszuhandeln und parallel zur Verbesserung der Wirksamkeit dieses Instruments auch auf multilateraler Ebene Fortschritte zu erzielen.

Das Ziel, die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 zu ändern oder zu ersetzen, wird auch vom Rat geteilt, der es gemäß seinen Schlussfolgerungen vom 20. Dezember 2012¹⁰ für erwiesen hält, dass *„die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 den Besonderheiten der Luftverkehrsbranche nicht angemessen ist“*, und der *„die Kommission in ihrer Absicht (unterstützt), in Konsultation mit der Branche und den Mitgliedstaaten die Möglichkeiten für ein effizienteres Rechtsinstrument zur Wahrung des offenen und fairen Wettbewerbs zu analysieren und auf dieser Grundlage einen Vorschlag für eine Überarbeitung oder Ersetzung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 zu unterbreiten“*.

Auch das Europäische Parlament unterstützte diesen Ansatz mit seiner Forderung, *„die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 mit dem Ziel zu überarbeiten, einen fairen Wettbewerb in den Luftverkehrsaußenbeziehungen der EU sicherzustellen und die Wettbewerbsposition der EU-Luftfahrtindustrie zu stärken, für Gegenseitigkeit zu sorgen und unlautere Praktiken (...) zu unterbinden“*¹¹.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die vorliegende Initiative steht mit der Mitteilung der Kommission über die Luftfahrtußenpolitik der EU im Einklang, nach der *„es wichtig und legitim (ist), dass die EU auf internationaler Ebene wirksam tätig werden kann, um die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luftfahrtunternehmen vor unlauterem Wettbewerb und/oder unfairen Praktiken unabhängig davon zu schützen, woher sie kommen“*.

Die Initiative gehört zu den in der Mitteilung der Kommission über eine Luftfahrtstrategie für Europa vorgestellten Maßnahmen und steht mit der EU-Politik für fairen Wettbewerb im Einklang.

Der Initiative liegen die gleichen Erwägungen zugrunde wie dem Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft¹² und dem Artikel 20 der Richtlinie 96/67/EG des Rates über

⁹ Mitteilung der Kommission „Eine Luftfahrtstrategie für Europa“.

¹⁰ Schlussfolgerungen des Rates zum Thema „Luftfahrtußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen“ vom 20. Dezember 2012.

¹¹ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 9. September 2015 zu dem Thema „Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität“ (2015/2005(INI)).

¹² Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1).

den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft¹³. Beide Vorschriften sehen vor, dass Maßnahmen ergriffen werden können, wenn Drittländer ihren Luftfahrtunternehmen bei der Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen oder in Bezug auf den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste oder der Selbstabfertigung gegenüber Luftfahrtunternehmen der Union eine Vorzugsbehandlung gewähren.

Die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der Union und ihren Mitgliedstaaten nach Maßgabe des Unionsrechts in der Auslegung durch den Gerichtshof bleibt von der vorliegenden Initiative unberührt.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Diese Initiative dient dazu sicherzustellen, dass der Luftverkehr unter fairen Wettbewerbsbedingungen stattfindet. Sie unterstützt damit den Beitrag, den die Branche zur Verwirklichung der vorrangigen Ziele der Kommission hinsichtlich der Schaffung von Arbeitsplätzen und nachhaltigen Wachstums leisten kann.

Ferner trägt die Initiative zu einem stärkeren Einfluss der Union in der Welt und damit zur Erreichung der entsprechenden strategischen Ziele bei, nämlich der Union mehr Gewicht auf der internationalen Bühne zu geben und einen freieren Handel zu schaffen, ohne europäische Standards zu opfern. Insbesondere steht die Initiative mit dem Ansatz der Kommission hinsichtlich der Aushandlung von Luftverkehrsabkommen mit Drittländern im Einklang, die dazu dienen, einen fairen Wettbewerb sowie einen hohen arbeits- und sozialrechtlichen Schutz zu gewährleisten.

Die Initiative steht mit den einschlägigen unionspolitischen Maßnahmen, darunter der Handels- und Wettbewerbspolitik, in Einklang.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage der Initiative ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Er gestattet den Erlass aller geeigneten Vorschriften für den Luftverkehr und diente bereits als Grundlage für die Annahme der Verordnung (EG) Nr. 868/2004¹⁴.

- **Subsidiarität**

Die Vereinbarkeit mit dem Subsidiaritätsprinzip, soweit er die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 betrifft, wurde in Erwägungsgrund 26 jener Verordnung festgestellt.

Das neue zentrale Element der vorgeschlagenen Verordnung sind Maßnahmen im Fall einer „Verletzung geltender internationaler Verpflichtungen“. Letztere werden in dem Vorschlag definiert als Verpflichtungen, die in einer Übereinkunft, deren Vertragspartei die Union ist, festgelegt sind. Rechte gegenüber Drittstaaten, die sich aus Übereinkünften ergeben, deren Vertragspartei die Union ist, können nicht von einzelnen Mitgliedstaaten individuell ausgeübt werden.

¹³ Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36).

¹⁴ Vormals Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag.

Da ohne Maßnahmen auf Unionsebene die angestrebten Ziele nicht erreicht werden können, sind solche Maßnahmen zu diesem Zweck notwendig und bieten Vorteile gegenüber Maßnahmen auf nationaler Ebene.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagenen politischen Maßnahmen gehen nicht über das hinaus, was zur Erreichung des Ziels dieses Vorschlags erforderlich ist, nämlich einen fairen Wettbewerb zwischen EU-Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern zu gewährleisten, um die Voraussetzungen für eine hochwertige Verkehrsanbindung der Union aufrechtzuerhalten.

Die betreffenden Praktiken sind alle geeignet, den freien Wettbewerb zu untergraben. Sie werden entweder in den einschlägigen internationalen Übereinkünften explizit genannt oder es handelt sich um Subventionen¹⁵ oder Diskriminierung, die zudem nur dann Maßnahmen nach sich ziehen können, wenn sich daraus eine Schädigung oder drohende Schädigung von Luftfahrtunternehmen der Union ergibt.

Die im Rahmen dieses Instruments zu erlassenden Maßnahmen sind auch ihrerseits verhältnismäßig. Handelt es sich um die Verletzung internationaler Verpflichtungen, so bleiben die Maßnahmen auf die im Rahmen der betreffenden Übereinkunft und/oder nach dem Völkerrecht bestehenden Möglichkeiten beschränkt.

Werden infolge von Subventionen oder Diskriminierung, die zu einer Schädigung oder drohenden Schädigung von Luftfahrtunternehmen der Union führen, Maßnahmen auferlegt, so dürfen sie nicht über das zur Abwendung der Schädigung bzw. drohenden Schädigung erforderliche Maß hinausgehen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Konsultation der Interessenträger**

Entsprechend den Standards der Kommission für die Konsultation der Öffentlichkeit wurden die Interessenträger durch eine öffentliche Online-Konsultation, die vom 29. Oktober 2013 bis 21. Januar 2014 dauerte, zu einem „*Vorschlag für einen besseren Schutz vor Schädigung durch Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken*“ befragt. An der öffentlichen Konsultation nahmen zwanzig Organisationen teil, die u. a. Luftfahrtunternehmen (EU und außerhalb), Flughäfen und Branchenverbände (EU und außerhalb), Gewerkschaften, Mitgliedstaaten sowie Bürgerinnen und Bürger repräsentierten. Bei der Auswertung der Daten sollte berücksichtigt werden, dass die öffentliche Konsultation nur auf ein begrenztes Echo stieß. Sie vermittelte aber dennoch einen Überblick über die Standpunkte der verschiedenen Interessenträger.

Darüber hinaus wurden die interessierten Kreise vom 19. März bis 10. Juni 2015 im Rahmen der öffentlichen Konsultation zur Vorbereitung der Luftfahrtstrategie der Kommission konsultiert. Die Kommission erhielt 233 vollständig beantwortete Fragebogen und 41 Positionspapiere verschiedener Interessenträger aus den Mitgliedstaaten und Drittländern, darunter Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Bodenabfertigungsunternehmen, Piloten,

¹⁵ Dies gilt nur für selektive Subventionen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe h dieses Verordnungsvorschlags.

Luftfahrzeugausrüster und -hersteller, Industrie- und Arbeitnehmerverbände, Beratungsfirmen, Hochschulen sowie Bürgerinnen und Bürger.

Die bei diesen Konsultationen gesammelten Informationen wurden durch Studien ergänzt, in denen die Interessenträger ebenfalls eingebunden waren.

Schließlich veranstaltete die Kommission auch eine Reihe informeller Treffen mit den Mitgliedstaaten und einschlägigen Interessenträgern (aus der EU und andere).

Zusammenfassungen der durchgeführten öffentlichen Konsultationen sind in der Folgenabschätzung enthalten.

- **Folgenabschätzung**

Die Zusammenfassung der Folgenabschätzung ist abrufbar unter: *(bei Veröffentlichung auf der Website des Generalsekretariats einzufügen)*.

Der Folgenabschätzungsbericht wurde mit einer Zusammenfassung dem Ausschuss für Regulierungskontrolle übermittelt, der dazu am 8. April 2016 zunächst eine ablehnende Stellungnahme und anschließend am 29. Juli 2016 eine befürwortende Stellungnahme abgab. Der Bericht wurde den Empfehlungen des Ausschusses entsprechend angepasst. Insbesondere wurde die Problemstellung klarer herausgearbeitet und besser erläutert, warum die geltenden Vorschriften dem Problem nicht gerecht geworden sind. Anhand von Beispielen für mutmaßlich diskriminierende Praktiken wird das festgestellte Problem besser veranschaulicht. In dem Bericht wird auch die Vereinbarkeit mit dem Völkerrecht und mit Drittländern geschlossenen Luftverkehrsabkommen besser erklärt. Ferner werden die Auswirkungen für die Verbraucher stärker in den Mittelpunkt gerückt sowie die sich aus den einzelnen Optionen ergebenden Folgen besser bewertet. Schließlich werden im Bericht auch die Standpunkte der Interessenträger besser dargelegt.

Die befürwortende Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle ist unter folgender Adresse verfügbar: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

In der Folgenabschätzung werden vier Handlungsoptionen, das Basisszenario eingerechnet, untersucht. Eine Option, bestehend aus einer begrenzten Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 in Verbindung mit der Annahme von Auslegungsleitlinien, wurde verworfen.

Option A (Basisszenario) besteht darin, an der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 festzuhalten und sie nicht aufzuheben.

Option B verknüpft verstärkte internationale Anstrengungen auf Ebene der WTO und der ICAO im Hinblick auf die Annahme eines multilateralen Rechtsrahmens für fairen Wettbewerb mit Verhandlungen, die darauf abzielen, in Luftverkehrsabkommen erweiterte Bestimmungen für einen fairen Wettbewerb aufzunehmen.

Option C sieht vor, die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 aufzuheben und durch eine neue, umfassende und wirksame Verordnung zu ersetzen, die sich an der Verordnung über Handelshemmnisse orientiert und den Besonderheiten des Luftverkehrssektors Rechnung trägt.

Option D schließlich verbindet die Optionen B und C und besteht somit darin, die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 durch einen neuen Rechtsakt zu ersetzen und die Anstrengungen auf internationaler Ebene, auch im Hinblick auf die Aushandlung von Luftverkehrsabkommen, zu verstärken.

Option D steht somit für ein integriertes Konzept, das als am besten geeignet angesehen wird, die festgestellten Probleme zu lösen. Die drei sich gegenseitig ergänzenden Bausteine (Internationales, Bestimmungen für einen fairen Wettbewerb in Abkommen, Überarbeitung

der Verordnung (EG) Nr. 868/2004) schaffen Synergien, ermöglichen einen wirksamen Schutz der EU-Verkehrsanbindung und fördern einen offenen Wettbewerb zwischen allen Luftfahrtunternehmen. Option D ist deshalb als die beste Wahl anzusehen.

Die mit Option D verbundenen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen werden in der Folgenabschätzung untersucht. Eine genaue Quantifizierung der wirtschaftlichen Auswirkungen ist zwar nicht möglich, doch ist zu erwarten, dass mit der Option D der größte wirtschaftliche Nutzen verbunden ist, da sie der EU einen fairen Wettbewerb mit den Luftfahrtunternehmen aus Drittländern ermöglicht. Darüber hinaus kommt diese Option durch ein größeres Verkehrsangebot und mehr Auswahlmöglichkeiten auch den EU-Flughäfen und den Flugreisenden zugute. Insgesamt verbessert sich die Luftverkehrsanbindung Europas, sodass die Luftfahrt weiterhin zu Wachstum und Beschäftigung in der Union beitragen und den Flugreisenden, den Unternehmen und der EU-Wirtschaft als Ganzes Vorteile beschere kann. Unter sozialen Gesichtspunkten wird erwartet, dass Option D positiven Einfluss auf die direkte Beschäftigung von Arbeitnehmern aus der EU, insbesondere an Flughäfen und in damit verbundenen Wirtschaftsbranchen, haben wird. Die Auswirkungen auf die indirekte Beschäftigung dürften sogar noch günstiger sein. Option D werden auch gewisse Umweltvorteile durch geringere Lärmbelastung und weniger Treibhausgasemissionen zugeschrieben, da die EU-Luftfahrtunternehmen möglicherweise die Zahl ihrer Direktflüge erhöhen. Gleichwohl werden diese Vorteile aber in der Regel durch andere Faktoren wie die prognostizierte Zunahme des Luftverkehrs wieder aufgehoben, sodass die Umweltauswirkungen dieser Option neutral sein dürften.

Die vorgeschlagene Verordnung trägt zur Umsetzung der Option D bei und entwickelt deren entscheidenden Aspekte weiter, wodurch sich zwei mögliche Pfade auftun, nämlich „Verletzung“ (internationaler Verpflichtungen) und „Schädigung“ (von EU-Luftfahrtunternehmen).

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Auswirkungen auf den Haushalt ergeben sich aus der Einleitung und Durchführung von Untersuchungen durch die Europäische Kommission sowie aus finanziellen Verpflichtungen.

Anhand der Erfahrungen mit ähnlichen Arten von Untersuchungen, die die Kommission durchgeführt hat, wurden die erforderlichen Ressourcen mit drei bis vier vollzeitbeschäftigten Beamten pro Untersuchung bei zwei bis drei Untersuchungen pro Jahr veranschlagt. Für die Umsetzung des Instruments werden voraussichtlich neun Beamte benötigt. Die Kosten für Dienstreisen, einschließlich Prüfungen vor Ort, sollten ebenfalls eingeplant werden. Der Mittelbedarf für Personal und Dienstreisen wird voraussichtlich durch Mittel gedeckt, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Die Einnahmen resultieren voraussichtlich aus der Entrichtung von Geldbeträgen, die aber nur schwer beziffert werden können, da etwaige Einnahmen vom jeweiligen Einzelfall abhängen.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten für diese Initiative sind in Kapitel 7 des beigefügten Folgenabschätzungsberichts erläutert.

- **Einzel Erläuterungen zu dem Vorschlag**

In den Erwägungsgründen wird das Ziel der Verordnung beschrieben, das darin besteht, einen fairen Wettbewerb zwischen EU-Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern zu gewährleisten, um die Voraussetzungen für eine hochwertige Verkehrsanbindung der Union aufrechtzuerhalten.

Kapitel I des Vorschlags enthält allgemeine Bestimmungen. Das Kapitel regelt den Anwendungsbereich der Verordnung und enthält eine Reihe von Begriffsbestimmungen, die für das Verständnis der Verordnung, insbesondere der darin behandelten Praktiken, notwendig sind.

Kapitel II enthält gemeinsame Verfahrensvorschriften für die Einleitung und Durchführung von Untersuchungen. Sie sehen vor, dass eine Untersuchung auf der Grundlage einer Beschwerde eines Mitgliedstaats, eines EU-Luftfahrtunternehmens oder eines Verbands von EU-Luftfahrtunternehmen oder auf Initiative der Kommission eingeleitet werden kann. Ferner werden die Bedingungen, unter denen die Kommission die Einleitung einer Untersuchung beschließen oder ablehnen kann, sowie das für die Bekanntmachung einer Untersuchung anzuwendende Verfahren festgelegt. Darüber hinaus erhält die Kommission das Recht, alle von ihr für erforderlich erachteten Informationen zur Durchführung der Untersuchung einzuholen und die Richtigkeit der erhaltenen oder gesammelten Informationen zu überprüfen¹⁶. Zudem werden die zwei möglichen Zwecke einer Untersuchung bestimmt, die entweder auf die Verletzung geltender internationaler Verpflichtungen (Pfad „Verletzung“) oder auf die Praktiken von Drittländern oder Drittlandstellen, die zu einer Schädigung oder einer drohenden Schädigung von Luftfahrtunternehmen der Union führen können (Pfad „Schädigung“), gerichtet sein kann. Das Kapitel umfasst außerdem die Regeln, nach denen eine Untersuchung durchzuführen ist und betroffene Parteien Zugang zu diesbezüglichen Informationen erhalten können. Schließlich enthält das Kapitel auch Bestimmungen über die Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten sowie über die Vertraulichkeit und die Bekanntgabe von Informationen.

In Kapitel III werden die Rechtsakte beschrieben, mit denen Verfahren über die Verletzung geltender internationaler Verpflichtungen zum Abschluss gebracht werden, d. h. mit oder ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen. Die dabei zur Verfügung stehenden Maßnahmen sind vor allem diejenigen, die in dem Rechtsakt, der die geltenden internationalen Verpflichtungen enthält, vorgesehen sind.

Kapitel IV regelt Fälle von wettbewerbsschädigender Praxis. Zu diesem Zweck wird zunächst festgelegt, auf welche Faktoren sich die Feststellung einer Schädigung oder drohenden Schädigung stützen kann. Ferner werden die Bedingungen festgelegt, unter denen Verfahren mit oder ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen ausgesetzt oder eingestellt werden können. Darüber hinaus sieht das Kapitel die Möglichkeit vor, finanzielle oder betriebliche Maßnahmen zum Ausgleich der Schädigung oder drohenden Schädigung zu beschließen, wobei solche Maßnahmen nicht über das für diesen Ausgleich erforderliche Maß hinausgehen dürfen und der Zweck der Maßnahmen zu berücksichtigen ist, der nicht in der Bestrafung des betreffenden Luftfahrtunternehmens eines Drittlandes, sondern in der Wiederherstellung eines fairen Wettbewerbs besteht. In dem Kapitel wird auch bestimmt, unter welchen Bedingungen die Abhilfemaßnahmen überprüft werden können.

¹⁶ Damit wird bezweckt, gegen festgestellte Mängel an Transparenz und Informationen hinsichtlich der Wettbewerbsbedingungen am Markt mutmaßlich beeinträchtigenden Praktiken vorgehen zu können.

Kapitel V schließlich enthält Bestimmungen zum Ausschussverfahren, zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 sowie zum Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr und zur Aufhebung der
Verordnung (EG) Nr. 868/2004**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf
Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁷,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁸,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Luftfahrt ist von wesentlicher Bedeutung für die Wirtschaft in der Europäischen Union. Sie ist ein wichtiger Impulsgeber für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung, Handel und Mobilität. Die Zunahme des Luftverkehrs hat in den letzten Jahrzehnten erheblich zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen sowohl innerhalb der Union als auch mit Drittländern beigetragen und ist insgesamt ein entscheidender Faktor für die EU-Wirtschaft.
- (2) Die Luftfahrtunternehmen der Union stehen im Mittelpunkt eines globalen Netzwerks, das Europa intern und mit den anderen Teilen der Welt verknüpft. Es sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, damit sie auf der Grundlage eines offenen fairen Wettbewerbs zwischen allen Fluggesellschaften mit Luftfahrtunternehmen aus Drittländern konkurrieren können. Dies würde zur Aufrechterhaltung der Rahmenbedingungen für eine hochwertige Verkehrsanbindung der Union beitragen.
- (3) Fairer Wettbewerb ist ein wichtiger allgemeiner Grundsatz bei der Durchführung internationaler Flugdienste. Dieser Grundsatz wird insbesondere im Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt („Chicagoer Abkommen“) bestätigt, in dessen Präambel die Notwendigkeit betont wird, internationale Luftverkehrsdienste auf der Grundlage „gleicher Möglichkeiten“ betreiben zu können. In Artikel 44 des Chicagoer Abkommens heißt es weiter, dass die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs fördern sollte, um „zu gewährleisten, dass für jeden Vertragsstaat eine angemessene Möglichkeit besteht,

¹⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

internationale Luftverkehrsunternehmen zu betreiben“ und um „eine unterschiedliche Behandlung von Vertragsstaaten zu vermeiden“.

- (4) Der Grundsatz des fairen Wettbewerbs ist in der Union fest verankert, in der marktverzerrende Praktiken unter die geltenden EU-Rechtsvorschriften fallen, die Chancengleichheit und faire Wettbewerbsbedingungen für alle in der Union tätigen europäischen und außereuropäischen Luftfahrtunternehmen garantieren.
- (5) Trotz der anhaltenden Bemühungen einiger Drittländer und der Union bestehen jedoch derzeit keine spezifischen multilateralen Regeln mit Grundsätzen für einen fairen Wettbewerb, weder im Rahmen der ICAO noch in Abkommen der Welthandelsorganisation (WTO), aus denen Flugdienste weitgehend ausgeklammert wurden¹⁹.
- (6) Die Bemühungen im Rahmen der ICAO und der WTO sollten daher verstärkt werden, um die Entwicklung internationaler Vorschriften zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Luftfahrtunternehmen aktiv zu unterstützen.
- (7) Die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen sollten vorzugsweise im Rahmen von Luftverkehrsabkommen mit Drittländern geregelt werden. In den meisten Luftverkehrsabkommen, die zwischen der Union, ihren Mitgliedstaaten oder beiden einerseits und Drittländern andererseits geschlossen wurden, sind aber bislang keine solchen Bestimmungen enthalten. Die Bemühungen, Bestimmungen für einen fairen Wettbewerb auszuhandeln und in bestehende oder künftige Luftverkehrsabkommen mit Drittländern aufzunehmen, sollten daher verstärkt werden.
- (8) Ein fairer Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen kann auch durch geeignete Rechtsvorschriften der Union wie die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates²⁰ und die Richtlinie 96/97/EG des Rates²¹ sichergestellt werden. Der Schutz von Luftfahrtunternehmen aus der Union vor bestimmten Praktiken von Drittländern oder Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, soweit für einen fairen Wettbewerb erforderlich, ist derzeit Gegenstand der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates²². Mit Blick auf ihr übergeordnetes Ziel, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, hat sich die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 aber nicht als hinreichend wirksam erwiesen. Ursache hierfür sind auch einige der darin enthaltenen Bestimmungen, die insbesondere die Definition der fraglichen Praktiken, mit Ausnahme der Subventionierung, sowie die Anforderungen für die Einleitung und Durchführung von Untersuchungen betreffen. Zudem sieht die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 kein eigenes unionsinternes Verfahren in Bezug auf Verpflichtungen vor, die sich aus Luftverkehrsabkommen, deren Vertragspartei die Union ist, ergeben und dazu dienen, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. In Anbetracht der Vielzahl und des Gewichts der Änderungen, die zur Bewältigung dieser Probleme

¹⁹ Übereinkommen von Marrakesch, Anhang 1B des Allgemeinen Übereinkommens über den Handel mit Dienstleistungen (GATS), Anlage zu Luftverkehrsdienstleistungen.

²⁰ Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1).

²¹ Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36).

²² Verordnung (EG) Nr. 868/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über den Schutz vor Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten von Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind (ABl. L 162 vom 30.4.2004, S. 1).

nötig wären, sollte die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 durch einen neuen Rechtsakt ersetzt werden.

- (9) Nach wie vor bedarf es wirksamer, angemessener und abschreckender Rechtsvorschriften, um die Voraussetzungen für eine hochwertige Verkehrsanbindung der Union aufrechtzuerhalten und einen fairen Wettbewerb mit Luftfahrtunternehmen aus Drittländern zu gewährleisten. Die Kommission sollte zu diesem Zweck befugt sein, Untersuchungen durchzuführen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen. Solche Maßnahmen sollten zur Verfügung stehen, wenn entweder relevante Verpflichtungen aus einer Übereinkunft, deren Vertragspartei die Union ist, verletzt werden oder wettbewerbsschädigende Praktiken Luftfahrtunternehmen der Union schädigen oder drohen zu schädigen.
- (10) Verletzungen internationaler Verpflichtungen aus Luftverkehrsabkommen, deren Vertragspartei die Union ist, sollten im Rahmen des betreffenden Abkommens behandelt werden, insbesondere durch Anwendung (soweit vorhanden) der Bestimmung für einen fairen Wettbewerb und gegebenenfalls des Streitbeilegungsverfahrens.
- (11) Damit die Kommission angemessen über mögliche Elemente informiert ist, die die Einleitung einer Untersuchung rechtfertigen, sollten die Mitgliedstaaten, die EU-Luftfahrtunternehmen oder Verbände von EU-Luftfahrtunternehmen berechtigt sein, Beschwerden einzureichen.
- (12) Es ist wichtig, dafür zu sorgen, dass in die Untersuchung ein möglichst breites Spektrum an relevanten Elementen einbezogen werden kann. Zu diesem Zweck und vorbehaltlich der Zustimmung des betreffenden Drittlandes und der betreffenden Drittlandstelle sollte die Kommission die Möglichkeit haben, Untersuchungen in Drittländern durchzuführen. Aus denselben Gründen und zu demselben Zweck sollten die Mitgliedstaaten die Pflicht haben, die Kommission nach besten Kräften zu unterstützen. Die Kommission sollte die Untersuchung auf der Grundlage der besten verfügbaren Daten zum Abschluss bringen.
- (13) Betrifft die Untersuchung der Kommission Tätigkeiten, die Gegenstand eines Luftverkehrsabkommens mit einem Drittland sind, dem die Union nicht angehört, sollte sichergestellt werden, dass die Kommission in voller Kenntnis etwaiger Verfahren handelt, die der betreffende Mitgliedstaat im Rahmen des Abkommens durchführt oder durchzuführen beabsichtigt und die sich auf den von der Kommission untersuchten Sachverhalt beziehen. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Pflicht haben, die Kommission entsprechend zu unterrichten.
- (14) Es ist erforderlich, die Bedingungen festzulegen, unter denen Verfahren mit oder ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen abgeschlossen werden sollten.
- (15) Verfahren sollten nicht eingeleitet bzw. ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen nach dieser Verordnung eingestellt werden, wenn der Erlass solcher Maßnahmen unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf andere Personen, insbesondere Verbraucher oder Unternehmen in der Union, dem Interesse der Union zuwiderliefe. Außerdem sollten Verfahren ohne den Erlass von Maßnahmen eingestellt werden, wenn die Voraussetzungen für solche Maßnahmen nicht oder nicht mehr erfüllt sind.
- (16) Bei Verletzung internationaler Verpflichtungen müsste jede Art von Abhilfemaßnahme naturgemäß auf den Rechtsakt, der diese Verpflichtungen enthält, oder auf Vorschriften und Grundsätze des Völkerrechts gestützt sein. Um die Integrität

der betreffenden Rechtsakte zu gewährleisten, sollten solche Maßnahmen erst nach Abschluss der darin vorgesehenen Verfahren erlassen werden.

- (17) Feststellungen in Bezug auf eine Schädigung oder drohende Schädigung des/der betreffenden Luftfahrtunternehmen(s) der Union sollten auf eine realistische Einschätzung des Sachverhalts und somit auf alle relevanten Faktoren gestützt sein, die sich insbesondere auf die Situation jener Unternehmen und die allgemeine Lage des betroffenen Luftverkehrsmarkts beziehen.
- (18) Aus Gründen der administrativen Effizienz und im Hinblick auf eine mögliche Einstellung ohne den Erlass von Maßnahmen sollte es möglich sein, das Verfahren auszusetzen, wenn das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle entscheidende Schritte eingeleitet hat, um die wettbewerbsschädigenden Praktiken oder die sich daraus ergebende Schädigung oder drohende Schädigung zu beenden.
- (19) Abhilfemaßnahmen in Bezug auf wettbewerbsschädigende Praktiken dienen dazu, die sich daraus ergebende Schädigung oder drohende Schädigung zu beseitigen. Sie sollten daher aus finanziellen Verpflichtungen oder anderen Maßnahmen bestehen, die einen messbaren Geldwert darstellen und dieselbe Wirkung entfalten können. Dies kann die Aussetzung von Zugeständnissen, von geschuldeten Leistungen oder anderen Rechten von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern beinhalten, sofern damit nicht gegen ein mit dem betreffenden Drittland geschlossenes Luftverkehrsabkommen verstoßen wird. Zur Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sollten jegliche Maßnahmen auf das Maß beschränkt werden, das zur Beseitigung der festgestellten Schädigung bzw. drohenden Schädigung erforderlich ist.
- (20) Nach demselben Grundsatz sollten Abhilfemaßnahmen in Bezug auf wettbewerbsschädigende Praktiken nur so lange und in dem Umfang in Kraft bleiben, wie dies in Anbetracht der betreffenden Praktiken und der sich daraus ergebenden Schädigung oder drohenden Schädigung notwendig ist. Deshalb sollte eine Überprüfung vorgesehen werden, wenn die Umstände dies rechtfertigen.
- (21) Die im Rahmen dieser Verordnung untersuchten Sachverhalte und deren mögliche Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten können je nach Umständen unterschiedlich sein. Abhilfemaßnahmen können daher je nach Einzelfall für einen oder mehrere Mitgliedstaaten gelten oder nur auf ein bestimmtes geografisches Gebiet beschränkt sein.
- (22) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²³ ausgeübt werden.
- (23) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich auf der Grundlage einheitlicher Kriterien und Verfahren einen wirksamen, für alle Luftfahrtunternehmen der Union geltenden Schutz vor Verletzungen geltender internationaler Verpflichtungen sowie vor Schädigung oder drohender Schädigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der Union durch wettbewerbsschädigende Praktiken von Drittländern oder Drittlandstellen zu gewährleisten, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union

²³ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (24) Die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 sollte aufgehoben werden, da sie durch die vorliegende Verordnung ersetzt wird –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

1. In dieser Verordnung werden die Vorschriften festgelegt, auf deren Grundlage die Kommission bei einer Verletzung der geltenden internationalen Verpflichtungen und bei Praktiken, die den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen der Union und anderen Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen und Luftfahrtunternehmen der Union schädigen oder drohen zu schädigen, Untersuchungen durchführen und Abhilfemaßnahmen erlassen kann.
2. Diese Verordnung findet unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 Artikel 12 und der Richtlinie 96/67/EG Artikel 20 Anwendung.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) „Luftfahrtunternehmen“ bezeichnet ein Luftfahrtunternehmen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴;
- (b) „Flugdienst“ bezeichnet einen Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post;
- (c) „geltende internationale Verpflichtungen“ bezeichnet jede in einem internationalen Luftverkehrsabkommen, dessen Vertragspartei die Union ist, enthaltene Verpflichtung oder jede Bestimmung über Flugdienste, die in einem Handelsabkommen, dessen Vertragspartei die Union ist, enthalten ist und die sich auf möglicherweise wettbewerbsschädigende Praktiken oder ein anderes für den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen relevantes Verhalten bezieht;
- (d) „betroffene Partei“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person oder jede amtliche Stelle mit oder ohne Rechtspersönlichkeit, bei der davon auszugehen ist, dass sie ein erhebliches Interesse am Ausgang des Verfahrens hat;

²⁴ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

- (e) „Drittlandstelle“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck oder jede amtliche Stelle mit oder ohne Rechtspersönlichkeit, die der Gerichtsbarkeit eines Drittlands unterliegt, unabhängig davon, ob sie der staatlichen Kontrolle eines Drittlands untersteht, und die unmittelbar oder mittelbar an Flugdiensten oder damit zusammenhängenden Diensten oder an der Bereitstellung von Infrastrukturen oder Diensten für den Luftverkehr oder damit zusammenhängenden Diensten beteiligt ist;
- (f) „wettbewerbsschädigende Praktiken“ bezeichnet Diskriminierung und Subventionen;
- (g) „Diskriminierung“ bezeichnet jede durch keine objektiven Gründe gerechtfertigte Differenzierung in Bezug auf die Bereitstellung von für die Erbringung von Flugdiensten genutzten Waren oder Dienstleistungen, auch öffentlichen Dienstleistungen, oder in Bezug auf deren für diese Dienste relevante Behandlung durch Behörden (einschließlich Praktiken im Zusammenhang mit der Flugsicherung oder Flughafeneinrichtungen und -diensten, der Betankung, der Bodenabfertigung, der Sicherheit, Computerreservierungssystemen, der Zuweisung von Zeitnischen, Gebühren und der Nutzung sonstiger Einrichtungen oder Dienste für die Erbringung von Flugdiensten);
- (h) „Subvention“ bezeichnet einen Finanzbeitrag, der
 - (i) durch eine staatliche oder sonstige öffentliche Stelle eines Drittlands in einer der folgenden Formen gewährt wird:
 - (1) eine von einer staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stelle verfolgte Praxis wie beispielsweise der direkte Transfer von Geldern, die Möglichkeit direkter Transfers von Geldern oder von Verbindlichkeiten (wie Finanzhilfen, Darlehen, Kapitalzufuhr, Kreditbürgschaften, Ausgleich von Betriebsverlusten oder der von öffentlichen Stellen auferlegten finanziellen Belastungen);
 - (2) normalerweise einer staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stelle zustehende Einnahmen, die dieser entgehen oder von dieser nicht erhoben werden (etwa eine steuerliche Vorzugsbehandlung oder Steueranreize wie Steuergutschriften);
 - (3) eine staatliche oder sonstige öffentliche Stelle, auch Unternehmen in öffentlicher Hand, die Waren oder Dienstleistungen zur Verfügung stellt oder Waren oder Dienstleistungen bezieht;
 - (4) eine staatliche oder sonstige öffentliche Stelle leistet Zahlungen an einen Fördermechanismus oder betraut eine private Einrichtung mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der unter den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Aufgaben, die normalerweise dem Staat obliegen, oder weist diese dazu an, wobei in der Praxis kein Unterschied zu den normalerweise von staatlichen Stellen ausgeübten Praktiken besteht;
 - (ii) einen Vorteil gewährt;

- (iii) de jure oder de facto auf eine Rechtsperson oder ein Unternehmen oder eine Gruppe von Rechtspersonen oder Unternehmen innerhalb der Gerichtsbarkeit der den Finanzbeitrag gewährenden Stelle begrenzt wird;
- (i) „Luftfahrtunternehmen der Union“ bezeichnet ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erteilten gültigen Betriebsgenehmigung.

KAPITEL II

GEMEINSAME VERFAHRENSVORSCHRIFTEN

Artikel 3

Einleitung eines Verfahrens

1. Ein Untersuchungsverfahren wird eingeleitet, wenn von einem Mitgliedstaat, einem Luftfahrtunternehmen der Union oder einem Verband von Luftfahrtunternehmen der Union eine schriftliche Beschwerde nach Absatz 2 eingereicht wurde, oder auf eigene Initiative der Kommission, sofern die vorgelegten Anscheinsbeweise einen der folgenden Sachverhalte vermuten lassen:
 - (a) Verletzung der geltenden internationalen Verpflichtungen;
 - (b) das Vorliegen sämtlicher folgender Umstände:
 - (i) eine wettbewerbsschädigende Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle;
 - (ii) eine Schädigung oder drohende Schädigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen(s) der Union;
 - (iii) ein kausaler Zusammenhang zwischen der vermuteten Praxis und der vermuteten Schädigung oder vermutlich drohenden Schädigung.
2. Eine Beschwerde muss einen Anscheinsbeweis für einen der in Absatz 1 genannten Sachverhalte enthalten.
3. Die Kommission prüft die Richtigkeit und Angemessenheit der in der Beschwerde vorgebrachten oder die ihr vorliegenden Angaben so weit wie möglich, um festzustellen, ob die Beweise ausreichen, eine Untersuchung nach Absatz 1 einzuleiten.
4. Die Kommission kann beschließen, keine Untersuchung einzuleiten, wenn die Verabschiedung von Maßnahmen nach Artikel 10 oder 13 den Interessen der Union zuwiderliefe oder wenn die Kommission der Auffassung ist, dass die in der Beschwerde vorgelegten Fakten kein systemisches Problem darstellen oder keine erheblichen Auswirkungen auf einen oder mehrere Luftfahrtunternehmen der Union haben.
5. Reichen die vorgelegten Beweise für die Zwecke von Absatz 1 nicht aus, teilt die Kommission dies dem Beschwerdeführer innerhalb von 60 Tagen nach Eingang der Beschwerde mit. Der Beschwerdeführer hat 30 Tage Zeit, zusätzliche Beweise vorzulegen. Legt der Beschwerdeführer innerhalb dieser Frist keine neuen Beweise vor, kann die Kommission beschließen, keine Untersuchung einzuleiten.

6. Die Kommission entscheidet innerhalb von 6 Monaten nach Eingang der Beschwerde über die Einleitung einer Untersuchung nach Absatz 1.
7. Gelangt die Kommission vorbehaltlich des Absatzes 4 zu der Auffassung, dass die Beweise ausreichen, um die Einleitung einer Untersuchung zu rechtfertigen, geht sie wie folgt vor:
 - (a) sie leitet das Verfahren ein;
 - (b) sie veröffentlicht eine Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union*, in der sie die Einleitung der Untersuchung bekannt gibt, Angaben zum Umfang der Untersuchung macht, die geltenden internationalen Verpflichtungen nennt, die vermutlich verletzt wurden, sowie Angaben dazu macht, welchem Drittland oder welcher Drittlandstelle eine wettbewerbsschädigende Praxis und die Schädigung oder drohende Schädigung vorgeworfen werden, um welche(s) Luftfahrtunternehmen der Union es sich handelt und innerhalb welcher Frist betroffene Parteien sich melden, schriftlich ihre Standpunkte einbringen, Informationen einreichen oder beantragen können, von der Kommission angehört zu werden;
 - (c) sie teilt den Vertretern des betreffenden Drittlandes und der betreffenden Drittlandstelle förmlich die Einleitung der Untersuchung mit;
 - (d) sie unterrichtet den Beschwerdeführer und den nach Artikel 15 eingesetzten Ausschuss über die Einleitung der Untersuchung.
8. Wird die Beschwerde vor Einleitung der Untersuchung zurückgezogen, gilt die Beschwerde als nicht eingereicht. Hiervon bleibt das Recht der Kommission unberührt, auf eigene Initiative eine Untersuchung nach Absatz 1 einzuleiten.

Artikel 4

Untersuchung

1. Nach Einleitung des Verfahrens nimmt die Kommission eine Untersuchung auf.
2. Die Untersuchung dient der Beantwortung der Frage, ob entweder
 - (a) geltende internationale Verpflichtungen verletzt wurden oder
 - (b) ob die von einem Drittland oder einer Drittlandstelle verfolgte wettbewerbsschädigende Praxis das/die betreffende(n) Luftfahrtunternehmen der Union schädigt oder zu schädigen droht.
3. Die Kommission kann alle Informationen anfordern, die sie für die Untersuchung als notwendig erachtet, und die Richtigkeit der Informationen prüfen, die sie von dem/den betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union oder von dem betreffenden Drittland oder der betreffenden Drittlandstelle erhalten oder angefordert hat.
4. Die Kommission kann die Mitgliedstaaten bitten, sie bei der Untersuchung zu unterstützen, und die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um dieser Bitte der Kommission nachzukommen. Die von den Mitgliedstaaten erbetene Unterstützung kann sich auf die Übermittlung und Auswertung von Informationen sowie auf die Mithilfe bei Überprüfungen, Inspektionen und Untersuchungen erstrecken.

5. Sofern es notwendig erscheint, kann die Kommission Untersuchungen im Hoheitsgebiet des betreffenden Drittlands durchführen, sofern die Regierung des betreffenden Drittlands und die betreffende Drittlandstelle hierüber förmlich unterrichtet wurden und ihre Zustimmung gegeben haben.
6. Parteien, die sich innerhalb der in der Bekanntmachung der Einleitung der Untersuchung genannten Frist gemeldet haben, müssen gehört werden, sofern sie einen Antrag auf Anhörung gestellt haben, aus dem hervorgeht, dass es sich bei ihnen um eine betroffene Partei handelt.
7. Beschwerdeführer, betroffene Parteien, der/die betreffende(n) Mitgliedstaat(en) und die Vertreter des Drittlandes oder der Drittlandstelle können in die der Kommission vorliegenden Informationen Einsicht nehmen, sofern es sich nicht um interne Dokumente handelt, die nur dem Dienstgebrauch vorbehalten sind, und sofern diese Informationen nicht vertraulich im Sinne von Artikel 6 sind und der Kommission ein schriftlicher Antrag vorliegt.

Artikel 5

Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten bei Verfahren, die unter Kapitel IV fallen

1. Beabsichtigt die Kommission, ein Verfahren nach Artikel 3 einzuleiten, und unterliegen die betreffenden Flugdienste einem Luftverkehrsabkommen, das zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaat(en) und einem Drittland geschlossen wurde und bei dem die Union keine Vertragspartei ist, unterrichtet die Kommission den/die betreffenden Mitgliedstaat(en).
2. Wird ein Mitgliedstaat von der Kommission nach Absatz 1 unterrichtet, hat dieser Mitgliedstaat die Kommission unverzüglich zu informieren, falls er beabsichtigt, ein Streitbeilegungsverfahren oder ein in dem Luftverkehrsabkommen mit dem betreffenden Drittland festgelegtes anderes einschlägiges Verfahren einzuleiten, um die Situation, die Gegenstand der Untersuchung ist, zu klären.
3. Der in Absatz 2 genannte Mitgliedstaat hat zudem die Kommission über alle einschlägigen Sitzungen zu unterrichten, die im Rahmen des Luftverkehrsabkommens mit dem betreffenden Drittland geplant sind und in denen die unter die Untersuchung fallenden Fragen erörtert werden sollen. Der betreffende Mitgliedstaat legt der Kommission die Tagesordnung und alle sachdienlichen Informationen, die zum Verständnis der in diesen Sitzungen zu erörternden Themen erforderlich sind, vor.
4. Der betreffende Mitgliedstaat hält die Kommission über jegliche nach Absatz 2 eingeleiteten Verfahren auf dem Laufenden und kann der Kommission gegebenenfalls anbieten, an diesen Verfahren teilzunehmen. Die Kommission kann von dem betreffenden Mitgliedstaat weitere Informationen anfordern.

Artikel 6

Vertraulichkeit

1. Alle Informationen, die ihrem Wesen nach vertraulich sind, beispielsweise weil ihre Bekanntgabe einem Konkurrenten erhebliche Wettbewerbsvorteile verschaffen würde oder für den Auskunftgeber oder die Person, von der der Auskunftgeber die

Informationen erhalten hat, von erheblichem Nachteil wäre, oder von den Parteien auf vertraulicher Grundlage für eine Untersuchung zur Verfügung gestellt werden, sind bei entsprechender Begründung von der Kommission vertraulich zu behandeln.

2. Die betroffenen Parteien, die vertrauliche Informationen übermitteln, werden aufgefordert, eine nichtvertrauliche Zusammenfassung dieser Informationen vorzulegen. Diese Zusammenfassungen müssen so ausführlich sein, dass sie ein angemessenes Verständnis des wesentlichen Inhalts der vertraulichen Informationen ermöglichen. In Ausnahmefällen können die betroffenen Parteien erklären, dass sich die vertraulichen Informationen nicht zusammenfassen lassen. In diesen Ausnahmefällen sind die Gründe anzugeben, weshalb eine Zusammenfassung nicht möglich ist.
3. Die gemäß dieser Verordnung eingeholten Informationen dürfen nur zu dem Zweck verwendet werden, zu dem sie angefordert wurden. Dies schließt nicht aus, dass die im Zusammenhang mit einer Untersuchung gewonnenen Informationen für die Zwecke der Einleitung einer anderen Untersuchung auf der Grundlage dieser Verordnung verwendet werden können.
4. Die Kommission und die Mitgliedstaaten, einschließlich deren jeweilige Bedienstete, geben die Informationen, die sie auf der Grundlage dieser Verordnung erhalten haben und die vertraulich sind oder von einer an einer Untersuchung beteiligten Partei vertraulich mitgeteilt werden, nicht ohne ausdrückliche Erlaubnis des Auskunftgebers bekannt. Zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten ausgetauschte Informationen oder von den Behörden der Union oder ihrer Mitgliedstaaten erstellte interne Unterlagen werden außer in den in dieser Verordnung vorgesehenen besonderen Fällen nicht offengelegt.
5. Stellt sich heraus, dass ein Antrag auf vertrauliche Behandlung nicht gerechtfertigt ist und dass der Auskunftgeber nicht bereit ist, die Informationen bekanntzugeben oder ihrer Bekanntgabe in allgemeiner oder zusammengefasster Form zuzustimmen, so können diese Informationen unberücksichtigt bleiben.
6. Dieser Artikel steht der Bekanntgabe allgemeiner Informationen durch die Unionsorgane und insbesondere der Gründe für die aufgrund dieser Verordnung gefassten Beschlüsse sowie der Bekanntgabe von Beweisen, auf die sich die Unionsorgane gestützt haben, nicht entgegen, sofern dies zur Erläuterung dieser Gründe in gerichtlichen Verfahren erforderlich ist. Diese Bekanntgabe trägt dem berechtigten Interesse der betreffenden Parteien an der Wahrung ihrer Geschäfts- oder Staatsgeheimnisse Rechnung.

Artikel 7

Grundlage der Tatsachenfeststellung bei Verweigerung der Zusammenarbeit

Wird der Zugang zu notwendigen Informationen verweigert oder innerhalb der entsprechenden Fristen auf andere Weise nicht gewährt oder wird die Untersuchung erheblich behindert, werden die Feststellungen anhand der vorliegenden Fakten getroffen. Stellt die Kommission fest, dass falsche oder irreführende Informationen vorgelegt wurden, bleiben diese Informationen unberücksichtigt.

Artikel 8

Bekanntgabe

1. Dem Drittland, der Drittlandstelle und dem betreffenden Luftfahrtunternehmen eines Drittlands sowie dem Beschwerdeführer und den betroffenen Parteien werden spätestens einen Monat bevor der in Artikel 15 genannte Ausschuss nach Artikel 10 Absätze 2 und 3, Artikel 12 Absatz 2 oder Artikel 13 Absatz 1 gehört wurde, die wesentlichen Fakten und Erwägungen bekanntgegeben, auf deren Grundlage beabsichtigt wird, Abhilfemaßnahmen zu erlassen oder das Verfahren ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen einzustellen.
2. Die Bekanntgabe berührt nicht das Recht der Kommission, zu einem späteren Zeitpunkt einen Beschluss zu fassen. Beabsichtigt die Kommission, einen solchen Beschluss auf zusätzliche oder andere Fakten und Erwägungen zu stützen, sind diese so bald wie möglich bekanntzugeben.
3. Nach der Bekanntgabe eingereichte Erklärungen werden nur berücksichtigt, wenn sie innerhalb einer von der Kommission im Einzelfall festgesetzten Frist eingehen, die mindestens zehn Tage beträgt, wobei der Dringlichkeit der Angelegenheit gebührend Rechnung getragen wird. Muss eine zusätzliche endgültige Bekanntgabe erfolgen, kann eine kürzere Frist gesetzt werden.

Artikel 9

Dauer des Verfahrens und Aussetzung

1. Das Verfahren ist innerhalb von zwei Jahren abzuschließen. In hinreichend begründeten Fällen kann diese Frist verlängert werden.
2. In dringenden Fällen, in denen beispielsweise die Gefahr einer unmittelbaren und irreversiblen Schädigung eines Luftfahrtunternehmens der Union besteht, kann das Verfahren auf ein Jahr verkürzt werden.
3. Die Kommission kann das Verfahren aussetzen, wenn das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle entscheidende Schritte eingeleitet hat, um entweder
 - (a) im Falle einer Verletzung geltender internationaler Verpflichtungen diese Verletzung zu beheben oder
 - (b) im Falle wettbewerbsschädigender Praktiken diese Praktiken oder die Schädigung oder die drohende Schädigung des betreffenden Luftfahrtunternehmens der Union zu beenden.
4. Wurde die Verletzung der geltenden internationalen Verpflichtungen oder die wettbewerbsschädigende Praxis, die Schädigung oder die drohende Schädigung des/der betreffenden Luftfahrtunternehmen(s) der Union innerhalb einer annehmbaren Frist nicht beseitigt, kann die Kommission das Verfahren wieder aufnehmen.

KAPITEL III

VERLETZUNG GELTENDER INTERNATIONALER VERPFLICHTUNGEN

Artikel 10

Abschluss von Verfahren

1. Wird eine Beschwerde zurückgezogen, kann die Kommission die nach Artikel 4 durchgeführte Untersuchung ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen beenden.
2. Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten die nach Artikel 4 durchgeführte Untersuchung in folgenden Fällen beenden, ohne Abhilfemaßnahmen zu erlassen:
 - (a) Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass keine geltenden internationalen Verpflichtungen verletzt wurden;
 - (b) die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass der Erlass von Abhilfemaßnahmen den Interessen der Union zuwiderliefe;
 - (c) zwischen der Union und dem betreffenden Drittland wurde entsprechend den einschlägigen Mechanismen, die in dem geltenden Abkommen oder der Vereinbarung oder nach dem einschlägigen Völkerrecht festgelegt sind, eine zufriedenstellende Lösung gefunden.

Die in Unterabsatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

3. Unbeschadet der einschlägigen Bestimmungen des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und vorbehaltlich der Absätze 1 und 2 hat die Kommission mittels Durchführungsrechtsakten Abhilfemaßnahmen zu erlassen, wenn bei der Untersuchung festgestellt wurde, dass geltende internationale Verpflichtungen verletzt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

4. Ist in dem Rechtsakt, der die geltenden internationalen Verpflichtungen enthält, vorgeschrieben, dass vor Erlass einer Maßnahme ein internationales Konsultations- oder Streitbeilegungsverfahren durchzuführen ist, so wird jeder Beschluss nach Absatz 3 erst nach Abschluss dieses Verfahrens und unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieses Verfahrens gefasst.
5. Bei den in Absatz 3 genannten Abhilfemaßnahmen muss es sich um die Maßnahmen handeln, die in dem Rechtsakt mit den geltenden internationalen Verpflichtungen vorgesehen sind oder die nach den einschlägigen Regeln und Grundsätzen des Völkerrechts zur Verfügung stehen.

KAPITEL IV

WETTBEWERBSSCHÄDIGENDE PRAKTIKEN

Artikel 11

Feststellung der Schädigung

1. Die Feststellung einer Schädigung für die Zwecke dieses Kapitels stützt sich auf Beweise und berücksichtigt alle relevanten Faktoren, insbesondere
 - (a) die Situation des/der betreffenden Luftfahrtunternehmen(s) der Union, vor allem in Hinblick auf Dienstfrequenz, Kapazitätsauslastung, Netzeffekte, Umsatz, Marktanteil, Gewinn, Rentabilität, Investitionen und Beschäftigung;
 - (b) die allgemeine Situation auf dem Markt/den Märkten der betroffenen Flugdienste, vor allem in Hinblick auf das Preisniveau, Kapazität und Frequenz der Flugdienste oder die Netzauslastung.
2. Eine drohende Schädigung kann nur dann festgestellt werden, wenn es klar absehbar ist, dass sich eine bestimmte Situation zu einer tatsächlichen Schädigung entwickeln wird. Jede Feststellung ist mit Beweisen zu untermauern und muss alle relevanten Faktoren berücksichtigen, insbesondere
 - (a) die absehbare Entwicklung der Situation des/der betreffenden Luftfahrtunternehmen(s) der Union, vor allem in Hinblick auf Dienstfrequenz, Kapazitätsauslastung, Netzeffekte, Umsatz, Marktanteil, Gewinn, Rentabilität, Investitionen und Beschäftigung;
 - (b) die absehbare Entwicklung der allgemeinen Situation auf dem Markt/den Märkten der potenziell betroffenen Flugdienste, vor allem in Hinblick auf das Preisniveau, Kapazität und Frequenz der Flugdienste oder die Netzauslastung.
3. Die Kommission legt einen Untersuchungszeitraum fest und analysiert die einschlägigen Beweise in Bezug auf diesen Zeitraum.
4. Schädigungen und drohende Schädigungen, die auf andere Faktoren als die wettbewerbsschädigende Praxis zurückzuführen sind und sich ebenfalls nachteilig auf das/die betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union auswirken, dürfen der untersuchten Praxis nicht zugerechnet werden.

Artikel 12

Einstellung des Verfahrens ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen

1. Die Kommission kann die Untersuchung ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen einstellen, wenn die Beschwerde zurückgezogen wird.
2. Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten die nach Artikel 4 durchgeführte Untersuchung in folgenden Fällen einstellen, ohne Abhilfemaßnahmen zu erlassen:
 - (a) Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass keiner der folgenden Sachverhalte festgestellt werden konnte:

- (i) das Bestehen einer wettbewerbsschädigenden Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle;
 - (ii) das Bestehen einer Schädigung oder einer drohenden Schädigung des/der betreffenden Luftfahrtunternehmen(s) der Union;
 - (iii) das Bestehen eines kausalen Zusammenhangs zwischen der Schädigung oder der drohenden Schädigung und der betreffenden Praxis;
- (b) die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass der Erlass von Abhilfemaßnahmen nach Artikel 13 den Interessen der Union zuwiderliefe;
 - (c) das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle hat die wettbewerbsschädigende Praxis beendet;
 - (d) das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle unterlässt die Schädigung oder die drohende Schädigung des/der betreffenden Luftfahrtunternehmen(s) der Union.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

- 3. Der Beschluss über die Einstellung der Untersuchung nach Absatz 2, dem eine Erklärung über die Gründe für die Einstellung beizufügen ist, wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Artikel 13

Abhilfemaßnahmen

- 1. Unbeschadet des Artikels 12 Absatz 1 und mit Ausnahme des in Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe b genannten Falls erlässt die Kommission mittels Durchführungsrechtsakten Abhilfemaßnahmen, wenn bei der nach Artikel 4 durchgeführten Untersuchung festgestellt wurde, dass die wettbewerbsschädigende Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle das/die betreffende(n) Luftfahrtunternehmen der Union schädigt oder droht zu schädigen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

- 2. Die in Absatz 1 genannten Abhilfemaßnahmen sind dem/den Luftfahrtunternehmen eines Drittlands, das/die von dieser wettbewerbsschädigenden Praxis profitiert/en, in einer der folgenden Formen aufzuerlegen:

- (a) finanzielle Auflagen;
- (b) Maßnahmen von gleichem oder geringerem Wert.

- 3. Die in Absatz 1 genannten Abhilfemaßnahmen dürfen das für den Ausgleich der Schädigung oder drohenden Schädigung des/der betreffenden Luftfahrtunternehmen(s) der Union Notwendige nicht überschreiten. Daher können die in Absatz 2 Buchstabe b genannten Maßnahmen auf ein bestimmtes geografisches Gebiet beschränkt werden.

- 4. Die in Absatz 1 genannten Abhilfemaßnahmen dürfen nicht dazu führen, dass die Union oder der betreffende Mitgliedstaat die mit dem betreffenden Drittland geschlossenen Luftverkehrsabkommen oder eine in einem Handelsabkommen enthaltene Bestimmung über Flugdienste verletzt.

5. Der Beschluss über den Abschluss der Untersuchung mit Erlass von Abhilfemaßnahmen nach Absatz 1, dem eine Erklärung mit einer Begründung beizufügen ist, wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Artikel 14

Überprüfung der Abhilfemaßnahmen

1. Die in Artikel 13 genannten Abhilfemaßnahmen bleiben so lange und in dem Umfang in Kraft, wie es angesichts des Fortbestehens der wettbewerbsschädigenden Praxis und der sich daraus ergebenden Schädigung oder drohenden Schädigung notwendig ist. Um dies festzustellen, findet das in den Absätzen 2, 3 und 4 genannte Überprüfungsverfahren Anwendung.
2. Je nach Sachlage kann die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der Abhilfemaßnahmen in ihrer ursprünglichen Form entweder auf Initiative der Kommission oder des Beschwerdeführers oder nach einem begründeten Antrag des betreffenden Drittlands oder der betreffenden Drittlandstelle überprüft werden.
3. Bei ihrer Überprüfung bewertet die Kommission, ob die wettbewerbsschädigende Praxis, die Schädigung oder die drohende Schädigung und der kausale Zusammenhang zwischen der Praxis und der Schädigung oder der drohenden Schädigung weiterhin bestehen.
4. Die Kommission wird mittels Durchführungsrechtsakt die Abhilfemaßnahmen je nach Sachlage aufheben, ändern oder aufrechterhalten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 15

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 16

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 wird aufgehoben. Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 17

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziel(e)
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
 - 3.2.1. *Übersicht*
 - 3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*
 - 3.2.3. *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*
 - 3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*
 - 3.2.5. *Finanzierungsbeitrag Dritter*
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbs im Luftverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates

1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur²⁵

06 - Mobilität und Verkehr

1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme**
- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme**²⁶
- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**
- Der Vorschlag/Die Initiative betrifft **eine neu ausgerichtete Maßnahme**

1.4. Ziel(e)

1.4.1. *Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

Beschäftigung und Wachstum: Die Initiative soll einen Beitrag zu einer wettbewerbsfähigen europäischen Luftfahrtbranche leisten, die nachhaltiges Wachstum generiert, hochwertige Arbeitsplätze schafft und die technologische Innovation vorantreibt.

Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis: ein wettbewerbsfähiger einheitlicher europäischer Verkehrsraum, der Bürgern und Unternehmen einen Rahmen für sichere, effiziente und hochwertige Verkehrsleistungen bietet.

Durch Maßnahmen der EU kann sichergestellt werden, dass zwischen EU-Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern ein fairer Wettbewerb zu gleichen Bedingungen herrscht. Dies trägt zur Aufrechterhaltung von Rahmenbedingungen bei, die einer hochwertigen Verkehrsanbindung der Union förderlich sind.

Die vorgeschlagene Verordnung trägt schließlich auch dazu bei, der EU mehr Gewicht auf der internationalen Bühne zu geben.

1.4.2. *Einzelziel(e) und ABM/ABB-Tätigkeit(en)*

Einzelziel

GD MOVE - Einzelziel Nr. 1: Ein effizienter, nachhaltiger und sicherer einheitlicher europäischer Verkehrsraum: Verbesserung der Regulierung, Gewährleistung eines

²⁵ ABM: Activity Based Management – maßnahmenbezogenes Management; ABB: Activity Based Budgeting – maßnahmenbezogene Budgetierung.

²⁶ Im Sinne des Artikels 54 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

hohen Umsetzungsgrads bei den EU-Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich sowie eines offenen und fairen Wettbewerbs sowohl innerhalb der EU als auch in den Beziehungen mit wichtigen Partnerländern.

ABM/ABB-Tätigkeit(en):

06 02 – Europäische Verkehrspolitik

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Es wird erwartet, dass die vorgeschlagene Verordnung einen fairen Wettbewerb zwischen EU-Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern garantiert und damit zu einer hochwertigen Verkehrsanbindung zwischen der EU und Drittländern beiträgt.

Zur Erreichung dieses Ziels legt die vorgeschlagene Verordnung einen Rahmen fest, in dem wettbewerbsschädigende Praktiken von Drittländern oder Drittlandstellen, die EU-Luftfahrtunternehmen schädigen oder drohen zu schädigen, bekämpft und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen erlassen werden, um die Schädigung auszugleichen und wieder einen fairen Wettbewerb herzustellen.

Ferner sieht die Verordnung einen Rahmen für Maßnahmen bei einer (mutmaßlichen) Verletzung geltender internationaler Verpflichtungen vor.

Die EU-Luftfahrtbranche dürfte von dieser Verordnung profitieren.

Außerdem werden Vorteile für die europäischen Flugreisenden erwartet, da die Verordnung auch zur Erhaltung eines breiten Zugangs zu Luftverkehrsdiensten in der EU beiträgt.

Durch den kontinuierlichen Beitrag der Luftverkehrsbranche zu den Zielen von Wachstum und Beschäftigung dürfte letztendlich auch die EU-Wirtschaft als Ganzes von der Verordnung profitieren.

Zu den erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen gehören u. a. eine Zunahme der Zahl der von EU-Luftfahrtunternehmen beförderten Passagiere sowie höhere Einnahmen der EU-Luftfahrtunternehmen. Die Flughäfen in der EU werden ebenfalls profitieren, da sie mehr Fluggäste gewinnen.

Auf betrieblicher Seite ist u. a. zu erwarten, dass sich die Anbindungen im europäischen Luftraum aufgrund eines gerechteren Wettbewerbs zwischen den Luftfahrtunternehmen verbessern werden.

1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.

- Anzahl und Art der von der Branche an die Kommission gerichteten förmlichen Beschwerden;
- Stellungnahmen der interessierten Kreise zur Anwendbarkeit des europäischen Rechtsrahmens.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf

Schaffung eines wirksamen Instruments, das es ermöglicht, wettbewerbsschädigende Praktiken, die EU-Luftfahrtunternehmen schädigen oder drohen zu schädigen, zu bekämpfen. Die in solchen Fällen ergriffenen Maßnahmen dienen dazu, diese Schädigung oder drohende Schädigung abzuwenden.

Schaffung eines Rahmens für den Erlass von Maßnahmen bei einer (mutmaßlichen) Verletzung geltender internationaler Verpflichtungen.

Alle Maßnahmen dieser Art tragen auch zu einer hochwertigen Verkehrsanbindung zwischen der EU und Drittländern bei.

1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU

Die Vereinbarkeit mit dem Subsidiaritätsprinzip, soweit er die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 betrifft, wurde in Erwägungsgrund 26 jener Verordnung festgestellt.

Das neue zentrale Element der vorgeschlagenen Verordnung sind Maßnahmen im Fall einer „Verletzung geltender internationaler Verpflichtungen“. Letztere werden in dem Vorschlag definiert als Verpflichtungen, die in einer Übereinkunft, deren Vertragspartei die Union ist, festgelegt sind. Rechte gegenüber Drittstaaten, die sich aus Übereinkünften ergeben, deren Vertragspartei die Union ist, können nicht von einzelnen Mitgliedstaaten individuell ausgeübt werden.

Da ohne Maßnahmen auf Unionsebene die angestrebten Ziele nicht erreicht werden können, sind solche Maßnahmen zu diesem Zweck notwendig und bieten Vorteile gegenüber Maßnahmen auf nationaler Ebene.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

Mit der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates wurde bezweckt, unlautere Praktiken von Drittländern und Drittlandstellen, die sich nachteilig auf die EU-Luftfahrtunternehmen auswirken, d. h. Subventionierung und Diskriminierung, zu verhindern und gegen sie vorzugehen.

In den mehr als zehn Jahren, die seit ihrer Annahme vergangen sind, kam die Verordnung jedoch nie zur Anwendung, da kein Luftfahrtunternehmen der EU je eine förmliche Beschwerde eingelegt hat, und dies trotz einer Vielzahl informeller Anzeigen und Klagen, die innerhalb der Branche über mutmaßlich unlautere Praktiken von Drittländern und Drittlandstellen vorgebracht wurden.

Der wichtigste Grund, aus dem die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 sich als unwirksam erwiesen hat, ist die Tatsache, dass sie konzeptionell, soweit es sich um „unlautere Preisbildung“ handelt, den Instrumenten für Antidumping-Maßnahmen für Waren nachempfunden und deshalb den Besonderheiten der Luftverkehrsbranche nicht angepasst ist.

Abgesehen von Subventionen bezieht sich die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 nämlich ausschließlich auf sogenannte unlautere Preisbildungspraktiken. Diese liegen nur dann vor, wenn Luftfahrtunternehmen aus einem Drittland „Flugpreise anbieten, die weit genug unter denjenigen konkurrierender Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft liegen, um eine Schädigung zu bewirken“, was schwer zu belegen ist. Ein weiteres Kriterium für „unlautere Preisbildungspraktiken“ ist, dass das Luftfahrtunternehmen aus einem Drittland einen nichtkommerziellen Vorteil erhalten haben muss, was für sich allein aber auch noch keine Maßnahmen auf Unionsebene rechtfertigt.

Zudem sieht die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 kein eigenes unionsinternes Verfahren bei Verstößen gegen Verpflichtungen vor, die sich aus Luftverkehrsabkommen, deren Vertragspartei die Union ist, ergeben und dazu dienen, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

Letztlich ist auch die Einleitung von Untersuchungen an relativ strenge Regeln gebunden. Über ein Beschwerderecht verfügt lediglich der „Wirtschaftszweig der Gemeinschaft“, der definiert ist als „die Gesamtheit der Luftfahrtunternehmen der

Gemeinschaft, die gleichartige Flugverkehrsdienste durchführen, oder diejenigen dieser Luftfahrtunternehmen, deren zusammengefasster Anteil einen Großteil des gesamten Gemeinschaftsangebots solcher Flugverkehrsdienste ausmacht“. Weder die Mitgliedstaaten noch einzelne Luftfahrtunternehmen haben die Möglichkeit, eigenständig als Beschwerdeführer aufzutreten.

1.5.4. Vereinbarkeit mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte

Die vorgeschlagene Verordnung steht mit den in der Luftfahrtstrategie dargelegten Zielen im Einklang und trägt damit unmittelbar zur Umsetzung dieser Ziele im Interesse einer größeren Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftfahrtsektors bei.

1.6. Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen

- Vorschlag/Initiative mit **befristeter Laufzeit**
 - Laufzeit: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ
 - Finanzielle Auswirkungen: JJJJ bis JJJJ
- Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Laufzeit**
 - Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ,
 - anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung²⁷

- Direkte Verwaltung** durch die Kommission
 - durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union;
 - durch Exekutivagenturen.
- Geteilte Verwaltung** mit Mitgliedstaaten
- Indirekte Verwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:
 - Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen;
 - internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben);
 - die EIB und den Europäischen Investitionsfonds;
 - Einrichtungen im Sinne der Artikel 208 und 209 der Haushaltsordnung;
 - öffentlich-rechtliche Körperschaften;
 - privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende Finanzsicherheiten bieten;
 - privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende Finanzsicherheiten bieten;
 - Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind.
 - *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

Bemerkungen

Entfällt.

²⁷ Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

2.1. Monitoring und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung werden die Dienststellen der Kommission voraussichtlich eine Bewertung vornehmen und überprüfen, ob die Ziele der Initiative erreicht wurden. Dabei soll festgestellt werden, ob die neuen Maßnahmen zu gerechteren Bedingungen geführt und zur Aufrechterhaltung einer hochwertigen Verkehrsanbindung beigetragen haben. Für diese Bewertung werden die wesentlichen Fortschrittsindikatoren herangezogen, die im Abschnitt „Leistungs- und Erfolgsindikatoren“ beschrieben sind. Die Bewertung muss den einschlägigen Anforderungen der Kommission entsprechen.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem

2.2.1. Ermittelte Risiken

Im Zusammenhang mit der Durchführung der vorgeschlagenen Verordnung wurden folgende Risiken ermittelt:

1) Retorsionsmaßnahmen gegenüber EU-Unternehmen

Der Erlass von Abhilfemaßnahmen könnte zu Retorsionen gegenüber der EU-Wirtschaft führen (beispielsweise im Hinblick auf den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu Dienstleistungen oder die Beschaffung von EU-Luftfahrzeugen durch ausländische Fluggesellschaften). Die vorgeschlagene Verordnung sieht allerdings vor, dass die Kommission von Abhilfemaßnahmen absehen kann, wenn sie den Interessen der Union zuwiderlaufen. Die Kommission wird auch die Möglichkeit haben, Abhilfemaßnahmen so zu gestalten, dass das Risiko negativer Auswirkungen, darunter auch Retorsionsmaßnahmen, minimiert wird.

2) Unerwartet große und nicht zu bewältigende Anzahl von Beschwerden

Zur Durchsetzung der vorgeschlagenen Verordnung wird die Kommission Fälle zu untersuchen haben, was zu höheren Verwaltungskosten (Personalkosten, Ausrüstungs- und Materialkosten sowie Gemeinkosten) führen wird. Bei einer unerwartet hohen Anzahl von Beschwerden könnten Personalmangel, Verwaltungsprobleme und zusätzliche Kosten die Folge sein. In der vorgeschlagenen Verordnung ist jedoch festgelegt, dass die Kommission von der Ergreifung von Maßnahmen absehen kann, wenn der betreffende Fall kein systemisches Problem aufwirft und keine wesentlichen Auswirkungen auf Luftfahrtunternehmen der Union hat. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass die Kommission die Mitgliedstaaten auffordern kann, sie bei der Durchführung der Untersuchung zu unterstützen.

2.2.2. Angaben zum Aufbau des Systems der internen Kontrolle

- Die Kommission würde Abhilfemaßnahmen im Wege von Durchführungsrechtsakten nach Artikel 291 AEUV anordnen.

- Maßgeblich für die Kontrolle durch die Mitgliedstaaten wäre die Verordnung (EU) Nr. 182/2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren.

- Die gegen Drittlandstellen gerichteten finanziellen Gegenmaßnahmen würden nach Artikel 299 AEUV vollstreckt.

2.2.3. *Abschätzung der Kosten und des Nutzens der Kontrollen sowie Bewertung des voraussichtlichen Fehlerrisikos*

Entfällt.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.

Entfällt.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [...][Bezeichnung.....]]	GM/NGM ²⁸	von EFTA-Ländern ²⁹	von Kandidatenländern ³⁰	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
	[5][06.01.01.01]	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [...][Bezeichnung.....]]	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
	[...][XX.YY.YY.YY]		JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

²⁸ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

²⁹ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

³⁰ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

3.2.1. Übersicht

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer	[...][Bezeichnung.....]
--	--------	----------------------------------

GD <.....>			Jahr N ³¹	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen			INSGESAMT
• Operative Mittel										
Nummer der Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1)								
	Zahlungen	(2)								
Nummer der Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1a)								
	Zahlungen	(2a)								
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben ³²										
Nummer der Haushaltslinie		(3)								
Mittel INSGESAMT für die GD <.....>	Verpflichtungen	=1+1a +3								
	Zahlungen	=2+2a +3								

³¹ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

³² Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)								
	Zahlungen	(5)								
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)								
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK <...> des mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+ 6								
	Zahlungen	=5+ 6								

Wenn der Vorschlag/die Initiative mehrere Rubriken betrifft:

• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)								
	Zahlungen	(5)								
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)								
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 4 des mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	=4+ 6								
	Zahlungen	=5+ 6								

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	5	Verwaltungsausgaben
--	----------	---------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	INSGESAMT
GD MOVE					
• Personalausgaben		1,242	1,242	1,242	3,726
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,02	0,02	0,02	0,06
GD MOVE INSGESAMT	Mittel	1,262	1,262	1,262	3,786

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	1,262	1,262	1,262	3,786
---	---	-------	-------	-------	--------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	1,262	1,262	1,262	3,786
	Zahlungen	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Mittel für Verpflichtungen in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben ↓			Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen						INSGESAMT	
	ERGEBNISSE																	
	Art ³³	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten
EINZELZIEL Nr. 1 ³⁴ ...																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																		
EINZELZIEL Nr. 2 ...																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																		
GESAMTKOSTEN																		

³³ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

³⁴ Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e)...“) beschrieben

3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.3.1. Übersicht

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	INSGESAM T
--	--------------	--------------	--------------	---------------

RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens				
Personalausgaben	1,242	1,242	1,242	3,726
Bedarf an sonstigen Verwaltungsmitteln	0,02	0,02	0,02	0,02
Zwischensumme RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	1,262	1,262	1,262	3,786

Außerhalb der RUBRIK 5³⁵ des mehrjährigen Finanzrahmens				
Personalausgaben				
Sonstige Verwaltungsausgaben				
Zwischensumme Außerhalb der RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens				

INSGESAMT	1,262	1,262	1,262	3,786
------------------	-------	-------	-------	--------------

Der Mittelbedarf für Personal und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel oder kommissionsinterne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

³⁵ Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

3.2.3.2. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Mittel für Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020
• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)			
06 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	9	9	9
XX 01 01 02 (in den Delegationen)			
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)			
10 01 05 01 (direkte Forschung)			
Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten = VZÄ)³⁶			
XX 01 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)			
XX 01 02 02 (VB, ÖB, ANS, LAK und JSD in den Delegationen)			
XX 01 04 yy³⁷	- am Sitz		
	- in den Delegationen		
XX 01 05 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)			
10 01 05 02 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)			
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)			
INSGESAMT	9	9	9

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal oder kommissionsinterne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel für Personal, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Entgegennahme und Bearbeitung an die Kommission gerichteter Beschwerden, Einleitung von Verfahren und Durchführung von Untersuchungen, Ausarbeitung von Rechtsakten der Kommission, Bearbeitung von Auskunftersuchen sowie von Anträgen auf Überprüfung von Entscheidungen der Kommission.
Externes Personal	Entfällt.

³⁶ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = Örtliche Bedienstete, ANS = Abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JSD = junge Sachverständige in Delegationen.

³⁷ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*

- Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der betreffenden Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.

- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. *Finanzierungsbeteiligung Dritter*

- Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar:
 - (iv) auf die Eigenmittel
 - (v) auf die sonstigen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ³⁸					Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen		
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3				
Artikel									

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) an.

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

³⁸ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.