

DE

012080/EU XXIV.GP
Eingelangt am 11/05/09

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.05.2009
SEK(2009) 616

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Begleitdokument zum

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über
Luftsicherheitsentgelte**

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

{KOM(2009) 217 endgültig}
{SEK(2009) 615}

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Begleitdokument zum

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über
Luftsicherheitsentgelte**

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

**{KOM(2009) 217 endgültig}
{SEK(2009) 615}**

Federführende Generaldirektion: TREN

Weitere beteiligte Dienststellen: GD GFS

Bezugsnummer der Agendaplanung bzw. des Arbeitsprogramms: 2009/TREN/020

Zusammenfassung

Die Kosten der Gefahrenabwehr in der Luftfahrt sind in den letzten Jahren angestiegen. In einer für die Kommission erstellten Studie wurde geschätzt, dass 2002 mehr als 90 % dieser Kosten durch Sicherheitsentgelte (oder Gebühren), die von Flugreisenden, Luftfahrtunternehmen und Luftfrachtversendern erhoben wurden, gedeckt wurden. 2007 ergaben diese Sicherheitsentgelte schätzungsweise Erlöse von 1,6 Mrd. EUR in der EU, was ungefähr 1 % des Durchschnittsflugpreises entspricht.

Problem

Der Anstieg der Luftsicherheitskosten ist in der Branche nicht unbemerkt geblieben. Die Luftfahrtunternehmen streben daher die Minimierung ihrer Sicherheitskosten an, indem sie Einfluss auf die Entgeltstruktur zu nehmen versuchen. Die Luftfahrtunternehmen versuchen deshalb häufig, ein geringeres Sicherheitsentgelt pro Fluggast auszuhandeln. Allerdings können nur die größeren Luftfahrtunternehmen ihre Marktposition dazu nutzen. In dem Bericht wurde nicht ermittelt, ob dieses Risiko in allen Mitgliedstaaten besteht.

Rechtfertigung einer Maßnahme auf EU-Ebene

Da es bei der Luftsicherheit um eine Kernverantwortung des Staates geht, sollten Sicherheitsentgelte nicht Gegenstand kommerzieller Entscheidungen zwischen einem Flughafen und einem Luftfahrtunternehmen sein. Derzeitige Regelungen, bei denen differenzierte Sicherheitsentgelte erhoben werden, kommen hauptsächlich den großen nationalen Luftfahrtunternehmen bei Flügen ab Flughäfen in ihrem eigenen Mitgliedstaat zugute. Luftfahrtunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten profitieren weniger von differenzierten Sicherheitsentgelten.

Ziele

Hauptziel ist es, erstens zu gewährleisten, dass bei den Sicherheitsentgelten keine unangemessenen Unterschiede zwischen Luftfahrtunternehmen, Fluggästen oder Luftfrachtversendern in der EU gemacht werden. Zweitens sollten Sicherheitsentgelte weder der Gewinnerzielung dienen, noch zur Quersubventionierung zwischen Luftfahrtunternehmen genutzt werden. Erlöse aus Sicherheitsentgelten sollten daher nur zur Deckung der Kosten genutzt werden, die durch die Dienstleistungen zur Gewährleistung der Sicherheit verursacht werden.

Optionen

Bei der Folgenabschätzung wurden vier verschiedene Optionen bewertet.

Option 1: Prüfung der Konsequenzen, falls keine Maßnahmen auf EU-Ebene getroffen werden. Werden keine Maßnahmen getroffen, dürfte bei den Sicherheitsentgelten eher zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen diskriminiert werden.

Option 2: Selbstregulierung durch die Branche auf der Grundlage bestimmter internationaler Prinzipien, die bereits von den Mitgliedstaaten in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) unterstützt werden. Diese Grundsätze sind: Nichtdiskriminierung, Konsultation der Luftfahrtunternehmen, Transparenz der Sicherheitskosten und Verwendung der Erlöse aus Sicherheitsentgelten ausschließlich zur Deckung der Sicherheitskosten¹.

Option 3: Die ICAO-Grundsätze von Option 2 werden durch eine EU-Richtlinie verbindlich gemacht und den Luftfahrtunternehmen wird die Möglichkeit gegeben, gegen Entscheidungen von Flughäfen Widerspruch einzulegen. Dies erhöht die Wirksamkeit der Transparenzverpflichtung und dürfte nach Schätzungen zu einer Senkung der Luftsicherheitsentgelte um 10 % führen.

Option 4: Vollständige Finanzierung der Flughafensicherheit durch die Mitgliedstaaten. Dadurch würden alle Sicherheitsentgelte abgeschafft. Diese Option führt nicht zu effizienteren Luftsicherheitsdienstleistungen, da die Erbringer dieser Dienstleistungen keine Anreize haben, die Kosten zu dämpfen. Außerdem dürfte die Option wahrscheinlich nicht vom Rat akzeptiert werden, da sie von Mitgliedstaaten vehement abgelehnt wird.

Diese Folgenabschätzung kommt zu dem Schluss, dass die Option 3 am besten geeignet ist, den ermittelten Risiken zu begegnen. Die Verwaltungsbelastung für die Mitgliedstaaten und die erhöhten Kosten der Geschäftsausübung bei der Option 3 sind vernachlässigbar, da diese Option auf der bestehenden Politik der Mitgliedstaaten und den durch die Richtlinie über Flughafenentgelte² geschaffenen Strukturen aufbaut.

Überwachung und Bewertung

Die Kommission wird die Entwicklungen im Luftsicherheitssektor laufend überwachen und insbesondere regelmäßig die Zahl der Flughäfen bewerten, die Einzelheiten ihrer Sicherheitsentgelte veröffentlichen.

Abschnitt 1: Verfahren und Konsultation interessierter Kreise

¹ ICAO, Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, (Dok. 9082/7), 2004, Nummer 29.

² Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte (ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11).

Im Frühjahr 2008 sandte die GD TREN den Mitgliedstaaten und Industrie- und Verbraucherverbänden einen Fragebogen mit der Bitte um Informationen zur Finanzierung der Luftsicherheitskosten. Zusätzlich zur Fragebogenerhebung erfolgte am 17. Juli 2008 eine Konsultationssitzung mit Vertretern der Mitgliedstaaten, des Europäischen Parlaments und der Branche. Für diese Folgenabschätzung wurden keine externen Experten herangezogen. Die GD GFS nahm jedoch eine Abschätzung der Auswirkungen einiger Maßnahmen vor. Dieser Bericht wurde am 14. Januar 2009 mit dem Ausschuss für Folgenabschätzung erörtert, der seine Stellungnahmen am 20. Januar und 24. Februar 2009 abgab. In den Stellungnahmen des Ausschusses wurde zur Verbesserungen empfohlen,

- die Wettbewerbsverfälschungen zu präzisieren und zu belegen und Maßnahmen auf EU-Ebene besser zu rechtfertigen sowie die Vor- und Nachteile der vorgezogenen Option besser darzulegen,
- den Inhalt der Optionen zu entwickeln und die verfügbaren Alternativen zu erweitern.

Diesen Empfehlungen folgend wurde die Folgenabschätzung entsprechend überarbeitet.

- Die wirtschaftliche Begründung wurde im gesamten Bericht stärker ausgeführt. Beschwerden über diskriminierende oder übermäßige Sicherheitskosten wurden bewertet. Ein Tätigwerden auf EU-Ebene in Bezug auf Maßnahmen der Mitgliedstaaten, die strenger sind als nach EU-Recht vorgeschrieben, konnte mangels notwendiger Daten nicht stärker gerechtfertigt werden. Der Bericht enthält daher keinen Vorschlag mehr für ein Tätigwerden der EU im Hinblick auf diese Maßnahmen.
- Die Optionen werden detaillierter beschrieben und enthalten gegebenenfalls eine ausdrückliche Angabe des vorzugsweise in Betracht gezogenen Rechtsinstruments. Die Option zur verpflichtenden Transparenz ohne die Möglichkeit des Widerspruchs gegen Sicherheitsentgelte wurde durch eine Option für eine erhöhte Transparenz durch Selbstregulierung der Branche ersetzt. Diese neue Option deckt auch die Alternative nicht verbindlicher Leitlinien der Kommission zur Behebung der erkannten Probleme ab.

Abschnitt 2: Problemstellung

Der Anstieg der Luftsicherheitskosten hat diese Kosten stärker in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit gerückt. Aufgrund des Kostenanstiegs haben die Luftfahrtunternehmen stärkere Anreize, diese Kosten zu minimieren. Ein Luftfahrtunternehmen kann daher versuchen, seine Verhandlungsmacht gegenüber einem Flughafen nach Möglichkeit dazu zu verwenden, die Struktur der Sicherheitsentgelte zu ändern. Gelegentlich kann ein Luftfahrtunternehmen mit einer ausreichend starken Verhandlungsposition erreichen, dass die Entgeltstruktur zu seinen Gunsten ausfällt. Dies geschieht in der Regel durch geringere Entgelte für Ziele, bei denen das Luftfahrtunternehmen den höchsten Verkehrsanteil hat.

Eine Quersubventionierung mit Erlösen aus den verschiedenen Kategorien ist häufig nötig, um die Differenzierung der Sicherheitsentgelte für verschiedene Ziele auszugleichen. In einer Situation, in der der Staat kaum oder gar keine Beiträge leistet, bedeutet die Quersubventionierung, dass einige Luftfahrtunternehmen zu viel bezahlen, um die von anderen Luftfahrtunternehmen verursachte Kostenunterdeckung auszugleichen. Diese Überzahlungen bedeuten, dass die Sicherheitsentgelte für diese Luftfahrtunternehmen zu hoch

und ihnen gegenüber diskriminierend sind. Die Kommission hat auch festgestellt, dass diskriminierende und zu hohe Sicherheitsentgelte beihilferechtlich relevant sein können³.

Abschnitt 3: Ziele

Da es bei der Luftsicherheit um eine Kernverantwortung des Staates geht, sollten solche Maßnahmen nicht zwischen Bürgern diskriminieren. Ebenso wenig sollten die Methoden zur Finanzierung dieser Maßnahmen und die Festlegung der Sicherheitsentgelte von geschäftlichen Beziehungen zwischen Flughäfen und Luftfahrtunternehmen beeinflusst sein. Hauptziel ist es, erstens zu gewährleisten, dass bei den Sicherheitsentgelten keine unangemessenen Unterschiede zwischen Luftfahrtunternehmen, Fluggästen oder Luftfrachtversendern in der EU gemacht werden. Zweitens sollten Sicherheitsentgelte weder der Gewinnerzielung dienen, noch zur Quersubventionierung zwischen Luftfahrtunternehmen genutzt werden. Erlöse aus Sicherheitsentgelten sollten daher nur zur Deckung der Kosten genutzt werden, die durch die Dienstleistungen zur Gewährleistung der Sicherheit verursacht werden. Für die Zwecke dieser Folgenabschätzung werden Sicherheitsentgelte, mit denen die Sicherheitskosten mehr als gedeckt werden, als überhöht angesehen.

Abschnitt 4: Politikoptionen

Bei der Folgenabschätzung wurden vier verschiedene Optionen bewertet.

Option 1: Analyse der derzeitigen Trends und Prüfung der Konsequenzen, falls keine Maßnahmen auf EU-Ebene getroffen werden.

Option 2: Prüfung, ob die Selbstregulierung der Branche die Verbraucherinteressen wahren und effizientere Luftsicherheitsdienstleistungen fördern kann. Eine solche Selbstregulierung könnte auf der Grundlage bestimmter internationaler Grundsätze erfolgen, die bereits von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) unterstützt werden. Diese Grundsätze sind:

- Nichtdiskriminierung,
- Konsultation der Luftfahrtunternehmen,
- Transparenz der Sicherheitskosten und
- ausschließliche Verwendung der Sicherheitsentgelte zur Deckung der Sicherheitskosten.

Ziel der Konsultation ist es, einen Dialog zwischen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen in Gang zu bringen, um nach effizienteren Methoden zur Erfüllung der Sicherheitsanforderungen zu suchen.

Option 3 ähnelt der Option 2, macht die Grundsätze aber durch eine EU-Richtlinie rechtlich verbindlich. Außerdem schafft die Option 3 eine unabhängige Aufsichtsbehörde in jedem Mitgliedstaat, bei der Luftfahrtunternehmen gegen Entscheidungen zu Sicherheitsentgelten Einspruch einlegen können.

³ Staatliche Beihilfe — Deutschland — Staatliche Beihilfe C 29/08 (ex NN 54/07) — Deutschland — Flughafen Frankfurt Hahn und Ryanair — Aufforderung zur Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags (ABl. C 12 vom 17.1.2009).

Option 4: Vollständige Finanzierung der Luftsicherheit durch die Mitgliedstaaten, wozu eine Änderung der Rahmenrichtlinie zur Luftsicherheit⁴ erfolgt.. Ziel ist es, alle Sicherheitsentgelte abzuschaffen und somit die diskriminierenden Aspekte auszuschalten.

Abschnitt 5: Folgenabschätzung

Option 1: Werden keine Maßnahmen auf EU-Ebene getroffen, dürfte bei den Sicherheitsentgelten eher zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggästen diskriminiert werden, da die Richtlinie über Flughafenentgelte andere Arten von Entgelten regelt. Die in Abschnitt 2 festgestellten Risiken dürften sich vergrößern.

Option 2: Diese Option beruht auf den Grundsätzen, die bereits 1981 veröffentlicht wurden, aber noch immer nicht durchgängig befolgt werden. Die Selbstregulierung der Branche wird daher auch jetzt wahrscheinlich nicht funktionieren. Die Auswirkungen der Option 2 sind daher ähnlich den Auswirkungen der Option 1.

Diese Option erhöht die Belastung der Unternehmen oder der Mitgliedstaaten nicht. Die Branche braucht die entsprechenden Leitlinien nicht auszuarbeiten, da die ICAO-Empfehlungen bereits ausreichend detailliert sind.

Option 3: Diese Option erhöht die Wirksamkeit der Verpflichtung zur Konsultation und Transparenz und dürfte nach Schätzungen zu einer Senkung der Luftsicherheitsentgelte insgesamt um 10 % führen.

Die Transparenz ermöglicht es den Luftfahrtunternehmen, die Kostenkomponenten zu prüfen, die bei der Festlegung der Höhe der Sicherheitsentgelte zugrunde gelegt werden, und sie ermöglicht die Prüfung, ob Sicherheitsentgelte zwischen Nutzern diskriminieren. Die Luftfahrtunternehmen können dann Stellung dazu nehmen, wie die Erlöse aus Flughafenentgelten verwendet werden. Durch die Erörterung der Sicherheitsmaßnahmen und der damit verbundenen Kosten können möglicherweise bessere und kostengünstigere Lösungen gefunden werden. Die Transparenz wird die Luftfahrtunternehmen auch in die Lage versetzen festzustellen, ob andere Kosten als die für die Luftsicherheit in die Kostenbasis für Sicherheitsentgelte einfließen. Bei den Erörterungen können auch die Aufkommensprognosen der Luftfahrtunternehmen berücksichtigt werden, da die Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen weitgehend von der Zahl der Fluggäste und ihren Zielorten abhängt.

Die Einführung einer Transparenzverpflichtung bezüglich der Sicherheitskosten dürfte zu einer Senkung der Luftsicherheitsentgelte um durchschnittlich mehr als 10 % führen. Diese Entgeltsenkung würde aufgrund des Wettbewerbsdrucks im Markt an die Fluggäste weitergegeben und sich in einer Verringerung des Gesamtflugpreises für die Fluggäste auswirken. Da die Sicherheitskosten 1 % des Flugpreises ausmachen, dürfte der Flugpreis somit um 10 % von 1 % sinken, was mithin einer Verringerung der Flugpreise um 0,1 % entspricht. Diese Verringerung des durchschnittlichen Flugpreises würde zu einer gestiegenen Nachfrage nach Flugreisen führen. Nach Schätzungen im Rahmen der quantitativen Analyse würde dieser Nachfrageanstieg hauptsächlich auf kürzeren Strecken (500-1000 km) und bei Reisen aus anderen als geschäftlichen Anlässen eintreten. Regionale und kleinere Flughäfen, die Verbindungen auf kürzeren Strecken bieten, werden voraussichtlich eher von diesem

⁴ Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

Nachfrageanstieg profitieren als größere Flughäfen. In ähnlicher Weise werden Luftfahrtunternehmen, die diese Flughäfen bedienen, im Wesentlichen Billigfluganbieter und Regionalfluggesellschaften, durchschnittlich mehr als andere Luftfahrtunternehmen davon profitieren. Die Auswirkungen dürften sich recht gleichmäßig auf die 27 EU-Mitgliedstaaten verteilen. Bei den Luftfahrtunternehmen werden Billigfluganbieter und Regionalfluggesellschaften ebenfalls stärker als größere Luftfahrtunternehmen profitieren.

Die Verwaltungslasten der Mitgliedstaaten sind höher, da eine nationale Aufsichtsbehörde eingerichtet werden muss. Nach der Richtlinie über Flughafenentgelte sind die Mitgliedstaaten aber bereits verpflichtet, solche Behörden einzurichten. Die zusätzliche Aufgabe der Beurteilung von Beschwerden über Sicherheitsentgelte dürfte nicht weiter ins Gewicht fallen und in keinem Fall mehr als eine Vollzeitstelle je Mitgliedstaat kosten.

Konsultationen müssten an denjenigen Flughäfen eingerichtet werden, für die die Richtlinie über Flughafenentgelte nicht gilt. Die Kosten einer jährlichen Sitzung zwischen Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und den Sicherheitsdienstleistern sind jedoch sehr gering und lassen sich nicht angeben. Wären die kleineren Flughäfen von dieser Option ausgenommen, würden die Fluggäste an diesen Flughäfen nicht von den zu erwartenden Kostensenkungen profitieren, wo diese Kostensenkungen doch aber auf kleineren und Regionalflughäfen höher ausfallen dürften als auf größeren Flughäfen. Auch die Billigfluganbieter und Regionalfluggesellschaften, die kleinere Flughäfen anfliegen, würden dann nicht davon profitieren.

Option 4 löst das Problem diskriminierender und überhöhter Sicherheitsentgelte auf wirksame Weise. Mit der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, alle Sicherheitskosten zu decken, werden alle Sicherheitsentgelte abgeschafft. Diese Option führt aber nicht zu effizienteren Luftsicherheitsdienstleistungen, da die Erbringer dieser Dienstleistungen keine Anreize haben, die Kosten zu dämpfen.

Die Kosten für die Mitgliedstaaten würden um denselben Betrag steigen, den die Sicherheitsentgelte als Erlöse erbringen, also um rund 1,6 Mrd. EUR im Jahr. Die Mitgliedstaaten müssten diese Kostensteigerung aus anderen Erlösquellen finanzieren. Außerdem wären die Verwaltungslasten der Mitgliedstaaten höher, da die Zahlung der Sicherheitskosten verwaltet werden muss. Dieser Anstieg der Verwaltungslasten dürfte jedoch vernachlässigbar sein.

Eine Senkung der Sicherheitsentgelte verringert den durchschnittlichen Flugpreis, was zu einer Steigerung der Luftverkehrsnachfrage führt. Dieser Effekt ist quantifiziert und in der folgenden Tabelle angegeben. Wie bei Option 3 werden Billigfluganbieter und Regionalfluggesellschaften, die regionale und kleinere Flughäfen bedienen, von diesem Nachfrageanstieg eher profitieren als größere Luftfahrtunternehmen und Flughäfen.

Folglich ist nicht davon auszugehen, dass Option 4 Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen Flughäfen oder Luftfahrtunternehmen hat.

Abschnitt 6: Vergleich der Optionen

Mit den Optionen 1 und 2 werden die Ziele nicht erreicht, während die Optionen 3 und 4 das Problem diskriminierender und überhöhter Sicherheitsentgelte wirksam angehen. Option 4 führt jedoch nicht zu effizienteren Luftsicherheitsdienstleistungen, da die Erbringer dieser Dienstleistungen keine Anreize haben, die Kosten zu dämpfen.

Die erhöhten Verwaltungslasten bei Option 3 sind vernachlässigbar, da dieselbe Behörde eingesetzt werden kann, die nach der Richtlinie über Flughafenentgelte einzurichten ist.

Folglich bietet Option 3 die effizienteste Gesamtlösung.

Die Wahl einer Richtlinie statt einer Verordnung hätte den Vorteil, dass die Mitgliedstaaten die Grundsätze gemäß den Erfordernissen der verschiedenen Rechts- und Verwaltungssysteme umsetzen und somit die Verwaltungslasten auf ein Mindestmaß beschränken könnten.

In der folgenden Tabelle sind die jährlichen quantitativen Auswirkungen der in Betracht gezogenen Optionen zusammengefasst.

| Optionen | 1 Keine Maßnahmen auf EU- Ebene | 2 Selbst- regulierung | 3 Verpflichtung zu Transparenz, Kostenbezogenheit und Widerspruchs- möglichkeit | 4 Vollständige staatliche Finanzierung |
|---|--|--------------------------------------|--|---|
| Auswirkungen auf das Verkehrs- aufkommen | 0 | 0 | Steigerung des Fluggastaufkommens um 0,6 Mio. Fluggäste im Jahr | Steigerung des Fluggastaufkommens um 6 Mio. Fluggäste im Jahr |
| Externe Kosten | 0 | 0 | 1 Mio. EUR | 10 Mio. EUR |
| Finanzielle Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten | 0 | 0 | 0 | um 1,6 Mrd. EUR höhere Kosten |
| Verwaltungslast en für die Mitgliedstaaten | 0 | 0 | vernachlässigbare negative Auswirkungen | negative Auswirkungen |
| Finanzielle Auswirkungen auf die Branche und die Fluggäste | 0 | 0 | Fluggäste dürften 80 Mio. EUR sparen, Erträge der Luftfahrtunternehmen dürften um 60 Mio. EUR steigen | um 1,6 Mrd. EUR niedrigere Kosten |

| Optionen | 1 Keine Maßnahmen auf EU-Ebene | 2 Selbst-regulierung | 3 Verpflichtung zu Transparenz, Kostenbezogenheit und Widerspruchsmöglichkeit | 4 Vollständige staatliche Finanzierung |
|--|---|--|--|---|
| Erhöhte Belastung der Unternehmen | 0 | vernachlässigbare negative Auswirkungen auf Flughäfen mit einem jährlichen Aufkommen von weniger als 5 Mio. Fluggästen | vernachlässigbare negative Auswirkungen auf Flughäfen mit einem jährlichen Aufkommen von weniger als 5 Mio. Fluggästen | 0 |

Abschnitt 7: Überwachung und Bewertung

Die Kommission wird die Entwicklungen im Luftverkehrsbinnenmarkt laufend überwachen und die Auswirkungen der vorgeschlagenen Rechtsvorschrift regelmäßig bewerten. Insbesondere wird die Kommission die Marktentwicklung hinsichtlich folgender Punkte beobachten:

- Auswirkungen auf die Verbraucher und die Luftfahrtbranche
- Grad der Transparenz der Sicherheitskosten
- gesamte Sicherheitskosten in Europa.

Hauptindikatoren für Fortschritte bei der Erreichung der Ziele, die für diese Politikinitiative gesetzt wurden, sind folgende:

- (1) Zahl der Flughäfen, die ihre Sicherheitsentgelte veröffentlichen,
- (2) tatsächlicher Rückgang des Niveaus der Sicherheitsentgelte in Europa.

Der Schlussfolgerungen der Folgenabschätzung basieren auf der derzeitigen Marktsituation.