



Brüssel, den 9. Juni 2017  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
2017/0116 (COD)

---

---

10146/17  
ADD 2

AVIATION 85  
CODEC 1023  
IA 105

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	8. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2017) 183 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum 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

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 183 final.

---

Anl.: SWD(2017) 183 final

Brüssel, den 8.6.2017  
SWD(2017) 183 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**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**

{COM(2017) 289 final}  
{SWD(2017) 182 final}

<b>Zusammenfassung</b>
Folgenabschätzung zur Überprüfung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004
<b>A. Handlungsbedarf</b>
<b>Worin besteht das Problem und warum ist ein Tätigwerden auf EU-Ebene erforderlich?</b>
Der intensivere globale Wettbewerb und die auf multilateraler und bilateraler Ebene meist nur unzureichenden Vorschriften für einen fairen Wettbewerb haben dazu geführt, dass Bedenken in Bezug auf vermutete diskriminierende Praktiken und selektive Subventionen von Drittländern laut wurden. Die der EU derzeit zur Verfügung stehenden Instrumente reichen nicht aus, um diese Praktiken zu untersuchen und zu unterbinden.
<b>Was soll erreicht werden?</b>
Das politische Ziel besteht vor allem darin, für einen fairen Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen zu sorgen, indem europäische Luftfahrtunternehmen wirksam vor unfairen Praktiken geschützt werden, die von Drittländern und Drittlandstellen angewandt werden.
<b>Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?</b>
Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 können nur auf EU-Ebene vorgenommen werden. Ein neues zentrales Element der vorgeschlagenen Verordnung sind Maßnahmen im Fall einer „Verletzung geltender internationaler Verpflichtungen“. Rechte gegenüber Drittstaaten, die sich aus Übereinkünften ergeben, deren Vertragspartei die Union ist, können nicht von einzelnen Mitgliedstaaten individuell ausgeübt werden.
<b>B. Lösungen</b>
<b>Durch welche Optionen könnten die Ziele erreicht werden? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Wenn nicht, warum?</b>
A) Basisszenario: Beibehaltung des Status Quo. B) Verstärkte internationale Bemühungen auf globaler Ebene zur Schaffung eines multilateralen Rechtsrahmens für einen fairen Wettbewerb im Luftverkehr und Aufnahme erweiterter Bestimmungen für einen fairen Wettbewerb in Luftverkehrsabkommen. C) Erhebliche Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 868/2004, die durch ein neues, umfassendes und wirksames EU-Rechtsinstrument ersetzt wird. D) Ersatz der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 durch ein neues, wirksames EU-Rechtsinstrument in Verbindung mit verstärkten internationalen Bemühungen auf globaler Ebene sowie Aufnahme von Bestimmungen für einen fairen Wettbewerb in Luftverkehrsabkommen (bevorzugte Option).
<b>Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?</b>
Der Rat, das Europäische Parlament, mehrere EU-Luftfahrtunternehmen und Arbeitnehmerorganisationen unterstützen die Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 und deren Ersetzung durch ein wirksames Instrument.
<b>C. Auswirkungen der bevorzugten Option</b>
<b>Was sind die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?</b>
Die deutlichsten positiven Auswirkungen sind von der bevorzugten Option D zu erwarten. Durch das Zusammenwirken der auf allen Ebenen ergriffenen EU-Maßnahmen entsteht ein Mehrwert, der dem EU-Luftfahrtsektor durch höhere Einnahmen zugute kommen dürfte. Zudem dürfte er auch zu mehr Beschäftigung bei den Luftfahrtunternehmen und den Flughäfen der EU sowie in der Branche insgesamt führen.
<b>Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?</b>
Die im Zuge der Verwaltung der Beschwerden und der diplomatischen Verhandlungen entstehenden Kosten dürften durch die positiven Auswirkungen auf den EU-Luftfahrtsektor und die EU-Wirtschaft ausgeglichen werden.
<b>Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?</b>
Für die KMU ist mit keinen signifikanten direkten Auswirkungen zu rechnen, für die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luftfahrtunternehmen hätte sie positive Auswirkungen.
<b>Hat die Initiative spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und für Behörden?</b>
Nein.
<b>Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?</b>
Langfristig sollte die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs die Erschwinglichkeit und die Qualität der Flugdienste gewährleisten.
<b>Bleibt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt?</b>
Die bevorzugte Option geht nicht über das zur Erreichung der politischen Ziele notwendige Maß hinaus.
<b>D. Folgemaßnahmen</b>
<b>Wann wird die Maßnahme überprüft?</b>

5 Jahre nach Inkrafttreten der neuen Vorschriften wird eine Bewertung vorgenommen.