



Brüssel, den 16. Mai 2018
(OR. en)

8224/18

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0116 (COD)

AVIATION 65
CODEC 610

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	ST 7743/18 AVIATION 58 CODEC 483
Nr. Komm.dok.:	ST 10146/17 AVIATION 85 CODEC 1023
Betr.:	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 - Allgemeine Ausrichtung

1. EINLEITUNG

Die Kommission hat am 8. Juni 2017 den oben genannten Vorschlag zusammen mit ihrer Mitteilung über eine Luftfahrtstrategie für Europa verabschiedet. In der betreffenden Mitteilung hat die Kommission ihre Absicht bekundet, die Wirksamkeit der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 über den Schutz vor Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten von Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind, zu bewerten, um sie gegebenenfalls zu ändern oder durch ein wirksameres Rechtsinstrument zu ersetzen, das faire Wettbewerbsbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen gewährleisten und damit die Verkehrsanbindungen nach und aus der Union sichern würde.

2. INHALT DES VORSCHLAGS

Das Hauptziel des Vorschlags besteht darin, einen fairen Wettbewerb zwischen den EU-Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern zu gewährleisten, um die Voraussetzungen für eine hochwertige Verkehrsanbindung aufrechtzuerhalten.

Im Vorschlag sind gemeinsame Verfahrensvorschriften vorgesehen, und zwar im Hinblick auf

- die zwei möglichen Zwecke einer Untersuchung (die entweder auf die Verletzung geltender internationaler Verpflichtungen – sogenannter Pfad "Verletzung" – oder auf die Praktiken von Drittländern oder Drittlandstellen, die zu einer Schädigung oder einer drohenden Schädigung von Luftfahrtunternehmen der Union führen können – sogenannter Pfad "Schädigung" –, ausgerichtet sein kann);
- die Voraussetzungen, unter denen sich feststellen lässt, ob eine Schädigung oder drohende Schädigung vorliegt;
- die Regeln, nach denen eine Untersuchung einzuleiten und durchzuführen ist;
- die Bedingungen, unter denen die Kommission die Einleitung einer Untersuchung beschließen oder ablehnen kann;
- das Recht der Kommission, alle von ihr für erforderlich erachteten Informationen zur Durchführung der Untersuchung einzuholen und die Richtigkeit der erhaltenen oder gesammelten Informationen zu überprüfen;
- die möglichen Schlussfolgerungen aus der Untersuchung, d. h. die Entscheidung, ob Abhilfemaßnahmen getroffen werden oder nicht.

3. BERATUNGEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT

Das Europäische Parlament hat in einer Reihe von Entschlüssen – insbesondere in seinen Entschlüssen vom 2. Juli 2013, 9. September 2015, 11. November 2015 und 16. Februar 2017 – die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 gefordert. In der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. November 2015 zum Luftverkehr wurde betont, dass sich die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 als unzulänglich und ineffektiv erwiesen hat, und wurde die Kommission aufgefordert, diese Verordnung zu überarbeiten. In seiner jüngsten Entschließung vom 16. Februar 2017 zur Luftfahrtstrategie für Europa hat das Europäische Parlament den Vorschlag der Kommission, die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 dahingehend zu überarbeiten, dass unlauteren Praktiken begegnet wird, zwar begrüßt, aber auch hervorgehoben, dass "weder eine inakzeptable Tendenz hin zum Protektionismus noch Maßnahmen zur Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs allein die Gewähr für einen wettbewerbsfähigen EU-Luftfahrtsektor bieten".

Der Legislativvorschlag wurde an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments verwiesen, der Markus Pieper (PPE – Deutschland) als Berichterstatter benannte. Der Ausschuss für Wirtschaft und Währung benannte Ramon Tremosa i Balcells als Berichterstatter für seine Stellungnahme.

Der Berichterstatter hat dem Ausschuss am 11. Januar 2018 seinen Berichtsentwurf vorgelegt. In diesem Entwurf wird der Vorschlag der Kommission unterstützt, allerdings werden gleichzeitig einige Änderungen eingearbeitet, um insbesondere der Lösungsfindung auf bilateraler Ebene höhere Priorität einzuräumen, das Europäische Parlament mehr in den Konsultationsprozess einzubeziehen und das Kriterium der Verkehrsanbindung bei den Untersuchungen stärker in den Vordergrund zu rücken. Die Mitglieder des Ausschusses haben am 20. Februar über die beantragten Änderungen des Berichts beraten und den Berichtsentwurf am 20. März 2018 angenommen.

4. BERATUNGEN IN DEN RATSGREMIEN

Eine erste Vorstellung des neuen Vorschlags zur Sicherstellung des Wettbewerbs und der dazugehörigen Folgenabschätzung durch die Kommission erfolgte in der Sitzung der Gruppe "Luftverkehr" vom 14. Juni 2014 zum Ende des maltesischen Ratsvorsitzes.

Während des estnischen Ratsvorsitzes wurden zwei Sitzungen der Gruppe ausschließlich der eingehenden Prüfung der Folgenabschätzung (im Folgenden "FA") gewidmet. Eine Reihe von Delegationen (AT, BE, DE, FR, NL und RO) teilte die Lagebeurteilung der Kommission und unterstützte das Ergebnis der FA. Andere Delegationen (CZ, EL, FI, HU, IE, IT, LT, LV, MT, PL, PT, SE, SK, SI und UK) teilten zwar die von der Kommission vorgebrachten Ziele, äußerten aber Bedenken zu möglichen Lücken in der FA und waren nicht von der Notwendigkeit überzeugt, die Frage des fairen Wettbewerbs auf Unionsebene anzugehen.

Am 6. Oktober 2017 legten mehrere Delegationen (CZ, CY, EL, HU, IE, FI, LV, MT, PL, PT und SK) dem AStV eine gemeinsame schriftliche Erklärung vor, in der sie Bedenken zu einigen Bereichen äußerten, in denen die FA den Auswirkungen des Vorschlags nicht ausreichend Rechnung trage (Dokument 12937/17).

Ferner übermittelten mehrere Mitgliedstaaten am 9. November 2017 eine Unterlage mit Fragen an den Juristischen Dienst des Rates zu dem Vorschlag (WK 12682/2017). Der Juristische Dienst hat einige dieser Fragen in der Gruppensitzung vom 17. November 2017 mündlich beantwortet.

Gestützt auf den Sachstandsbericht des estnischen Vorsitzes hat der bulgarische Vorsitz die intensiven Beratungen über dieses Dossier fortgesetzt; zugleich wurden die noch offenen Fragen am 18. Januar 2018 vom Juristischen Dienst des Rates mündlich beantwortet. Da jedoch die Gruppe und der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) auf seiner Tagung vom 5. Dezember 2017 den Juristischen Dienst des Rates gebeten hatten, ihre Fragen auch schriftlich zu beantworten, hat der Juristische Dienst am 7. Februar 2018 einen schriftlichen Beitrag erstellt, in dem er auf die Fragen der Delegationen eingeht (Dokument 5990/18).

Der im Sachstandsbericht des estnischen Vorsitzes enthaltene Kompromisstext beinhaltete einen neuen Artikel zum *Anwendungsbereich*, neue Begriffsbestimmungen für die Begriffe "*drohende Schädigung*" und "*betroffene Mitgliedstaaten*", einen neuen Artikel über das "*Unionsinteresse*", eine verstärkte *Rolle für die* von der Untersuchung betroffenen *Mitgliedstaaten* im gesamten Verlauf des Verfahrens, eine Neuformulierung des Artikels 7 über die "*Verweigerung der Zusammenarbeit*", eine kürzere *Frist* für die Untersuchung durch die Kommission sowie Präzisierungen zur etwaigen Gebrauch von *Verkehrsrechten als Abhilfemaßnahmen*.

Dennoch mussten zu mehreren wichtigen Fragen weitere Überlegungen angestellt und Kompromisse gefunden werden. Um die unterschiedlichen Standpunkte der Delegationen zu überbrücken, hat der bulgarische Vorsitz deshalb neuen Text mit konkreten *Beispielen für eine mögliche Diskriminierung* von Luftfahrtunternehmen der Union sowie Kompromisse für die *Aussetzung der Untersuchung* durch die Kommission oder die *Einstellung der Untersuchung* ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen.

Um den Anliegen mehrerer Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, die insbesondere die Verbraucherinteressen und ein hohes Maß an Verkehrsanbindung in der Union betreffen, wurde dem Erwägungsgrund 15 und dem Artikel 4a ("*Unionsinteresse*") insofern mehr Nachdruck verliehen, als nun eine wirtschaftliche Analyse der Kommission auf der Grundlage eines von den betroffenen Parteien ausgefüllten Fragebogens vorgesehen ist, womit ein wichtiges Kriterium für die Kommission hinsichtlich der Einstellung der Untersuchung ohne Abhilfemaßnahmen präzisiert wird.

Damit dasselbe Verfahren auch für den Abschluss von Untersuchungen gilt, und zwar sowohl bei umfassenden Luftverkehrsabkommen als auch bei bilateralen Luftverkehrsabkommen, hat der bulgarische Vorsitz ferner die *Streichung von Artikel 10* vorgeschlagen, der speziell auf die *Verletzung internationaler Verpflichtungen* aufgrund eines umfassenden Luftverkehrsabkommens oder aufgrund einer Bestimmung in einem Handelsabkommen auf Unionsebene abstellt. Demzufolge müsste die Untersuchung der Kommission ungeachtet der Art des Luftverkehrsabkommens bestätigen, dass eine Schädigung, eine wettbewerbsverzerrende Praxis und ein kausaler Zusammenhang zwischen dieser Schädigung und dieser Praxis bestehen, bevor der Erlass von Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen wird.

Hinsichtlich des *Anwendungsbereichs der Verordnung* sind einige Delegationen der Auffassung, dass der neue Wortlaut in Artikel 1 Absätze 2a und 2b zwar eine begrüßenswerte Ergänzung des Kommissionsvorschlags darstelle, aber zu weit gefasst sei, und schlagen deshalb vor, den Wortlaut auf Städtepaarverbindungen oder einen Städtepaarmarkt zu beschränken. Sie führen an, dass es unlautere Wettbewerbspraktiken nur dann geben könne, wenn überhaupt erst ein direkter Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen bestehe, entweder bei den direkten oder den indirekten Verbindungen (einschließlich Zwischenlandepunkten). Andere Delegationen halten diesen Vorschlag für zu restriktiv. Sie betonen, dass es möglich sein müsse, alle unlauteren Praktiken zu untersuchen, ungeachtet ihrer Verknüpfung mit einer bestimmten Verbindung, da es sich um Praktiken mit einem Netzeffekt handeln könne. Zudem weisen sie darauf hin, dass die Beschränkung des Anwendungsbereichs auf Städtepaarmärkte bedeute, dass man zum Anwendungsbereich der geltenden Verordnung (EG) Nr. 868/2004 (Artikel 3 Buchstabe d) zurückkehre, der einer der Gründe dafür sei, dass diese Verordnung in der Praxis nicht angewendet werden könne.

Als Kompromiss schlägt der Vorsitz einen neuen Erwägungsgrund 9a vor, in dem präzisiert wird, dass die Kommission den *Umfang ihrer Untersuchung* an den jeweiligen Kontext – d. h. eine Städtepaarverbindung oder aber ein gesamtes Netz – anpassen muss. Zudem sieht Artikel 3 Absatz 1 Ziffer iii vor, dass eine Untersuchung nur dann eingeleitet werden kann, wenn auf der Grundlage des in dem relevanten Markt herrschenden Wettbewerbs festgestellt wurde, dass ein kausaler Zusammenhang zwischen der mutmaßlich unlauteren Praxis und der Schädigung vorliegt.

Am Ende der Sitzung der Gruppe "Luftverkehr" vom 30. April 2018 waren folgende Hauptfragen noch offen:

1. Aussetzung der Untersuchung

Seit der Annahme des Kommissionsvorschlags sahen mehrere Mitgliedstaaten von Beginn an eines der größten Probleme im möglichen Konflikt zwischen der Untersuchung der Kommission und den bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten. Diese Mitgliedstaaten plädieren entschieden dafür, dass es den Mitgliedstaaten gestattet sein sollte, auf der Grundlage der in ihren bilateralen Luftverkehrsabkommen vorgesehenen Streitbeilegungsmechanismen eine Lösung für die unlauteren Praktiken zu finden, und dass die Kommission erst dann eine Untersuchung einleiten sollte, wenn diese Mechanismen ergebnislos ausgeschöpft sind.

Allerdings teilen andere Mitgliedstaaten nicht diese Einschätzung. Sie sind der – vom Juristischen Dienst in seinem Beitrag bestätigten – Ansicht, dass es sich bei der Untersuchung und der bilateralen Streitbeilegung um zwei unterschiedliche Verfahren handelt, die in verschiedenen Rechtsordnungen durchgeführt werden, und daher aus rechtlicher Sicht nichts dagegen spricht, sie parallel durchzuführen. Um in politischer Hinsicht für Kohärenz auf Unionsebene zu sorgen, wird zudem in Erwägungsgrund 13 dargelegt, dass die Kommission über bilaterale Verhandlungen von Mitgliedstaaten umfassend unterrichtet werden muss, damit sie die Möglichkeit hat, sie zu berücksichtigen und die Kohärenz zwischen den beiden Verfahren sicherzustellen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass bei einigen Mitgliedstaaten Bedenken hinsichtlich der parallelen Verfahren und der möglichen Auswirkungen einer Untersuchung auf ihre bilateralen Beziehungen zu dem betreffenden Drittland und ihrer Verkehrsanbindung bestehen, während andere Mitgliedstaaten die Auffassung vertreten, dass es der Kommission gestattet sein sollte, Untersuchungen durchzuführen, damit die Union gegenüber den betreffenden Luftfahrtunternehmen aus Drittländern eine stärkere Position einnehmen und mehr Einfluss auf diese ausüben kann. Um diese unterschiedlichen Standpunkte zusammenzuführen, schlägt der Vorsitz für Artikel 4 Absatz 2a einen Kompromiss vor, der vorsieht, dass die Untersuchung auf Antrag aller betroffenen Mitgliedstaaten für zwölf Monate ausgesetzt werden kann, damit die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, alleine auf bilateraler Basis nach Lösungen zu suchen.

Einige Mitgliedstaaten schlagen vor, diese Frist von zwölf Monaten zu streichen und die Dauer der Aussetzung der Untersuchung an die Frist anzupassen, die im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens des betreffenden bilateralen Abkommens festgelegt ist. Da allerdings zahlreiche bilaterale Luftverkehrsabkommen keine Fristen enthalten, wird im Kompromisstext des Vorsitzes aus Gründen der Rechtssicherheit die vorgeschlagenen zwölfmonatigen Aussetzung beibehalten.

Einige Delegationen sind ferner der Ansicht, dass der Mitgliedstaat, der das betreffende bilaterale Abkommen geschlossen hat, das Recht haben sollte, die Untersuchung alleine zu blockieren, weil andere Mitgliedstaaten – auch wenn sie von der unlauteren Praxis betroffen sein könnten – nicht berechtigt sein sollten, die internationalen Verpflichtungen des Mitgliedstaats, der das bilaterale Abkommen mit dem betreffenden Drittland geschlossen hat, aufzuheben. Andere Mitgliedstaaten sind aus verschiedenen Gründen nicht mit diesem einseitigen Vetorecht einverstanden:

- a) Aus rechtlicher Sicht hindert nichts einen Mitgliedstaat daran, seine Verhandlungen parallel zu den Untersuchungen der Kommission bilateral fortzusetzen.
- b) Die Mitgliedstaaten sind gleichberechtigt, und einige von ihnen sind möglicherweise noch stärker von den unlauteren Praktiken betroffen als der Mitgliedstaat, der das betreffende bilaterale Abkommen geschlossen hat.
- c) In der Verordnung sind mehrere Schutzvorkehrungen enthalten, mit denen gewährleistet wird, dass Kohärenz zwischen den bilateralen Verhandlungen der Mitgliedstaaten und der Untersuchung der Kommission besteht und die Mitgliedstaaten an der Annahme etwaiger Abhilfemaßnahmen am Ende der Untersuchung beteiligt werden.

Daher wird im Text des bulgarischen Vorsitzes vorgeschlagen, in Artikel 4 Absatz 2a den Kompromisstext beizubehalten, in dem die Aussetzung der Untersuchung der Kommission für zwölf Monate auf Antrag *aller* betroffenen Mitgliedstaaten vorgesehen ist, um zunächst den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, alleine mit dem betreffenden Drittland auf bilateraler Basis zu verhandeln.

2. Drohende Schädigung

Mehrere Mitgliedstaaten sprechen sich gegen den Vorschlag der Kommission für die Definition des Begriffs "*drohende Schädigung*" aus. Sie argumentieren, dass der Begriff "*drohende Schädigung*" zu weit gefasst und nur schwer zu bestimmen sei und Rechtsunsicherheit schaffe, und fordern daher, ihn aus dem gesamten Vorschlag zu streichen. Zudem äußern sie Bedenken darüber, wie dieser Begriff in der Praxis angewendet werden kann, und bemängeln, dass er in anderen Bereichen in der Vergangenheit zu protektionistischen Zwecken verwendet wurde.

Andere Delegationen vertreten einen gegenteiligen Standpunkt und betonen, dass durch die Streichung des Begriffs "*drohende Schädigung*" der Vorschlag zu stark abgeschwächt würde. Ihres Erachtens gebe es Situationen, in denen sicher sei, dass eine protektionistische Maßnahme gegen Luftfahrtunternehmen der Union verhängt würde, und es nur eine Frage der Zeit sei, bis diese Maßnahme zur Anwendung käme; in einer solchen Situation wäre eine Untersuchung vollkommen gerechtfertigt, selbst wenn sich eine Schädigung noch nicht ergeben hätte. Ein Warten auf den Übergang von einer drohenden Schädigung zu einer tatsächlichen Schädigung könne zu einem nicht wieder gutzumachenden Schaden führen, der hätte vermieden werden können, wenn bereits im Vorfeld eine Untersuchung eingeleitet worden wäre. Darüber hinaus betonen diese Delegationen, dass der Begriff "*drohende Schädigung*" bereits gut etabliert sei und in anderen Politikbereichen (wie Handel und Wettbewerb) sowohl auf Unionsebene als auch in den Rechtsvorschriften mehrerer Mitgliedstaaten häufig verwendet werde.

Ferner unterstreichen sie, dass im vorgeschlagenen Kompromisstext des Vorsitzes bereits vorgeschrieben sei, dass die Feststellung einer drohenden Schädigung auf der Grundlage eindeutiger Beweise *zu untermauern ist*, wodurch die Gefahr eines Missbrauchs vermieden werden könne.

Um eine Lösung für die angeführten Bedenken zu finden, hat der estnische Vorsitz in Artikel 1 einen neuen Absatz 1a aufgenommen, in dem vorgeschlagen wird, dass Abhilfemaßnahmen nur auf der Grundlage einer tatsächlichen Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Union auferlegt werden können. Darüber hinaus können Untersuchungen auf der Grundlage einer Beschwerde eingeleitet werden, wohingegen Abhilfemaßnahmen nur dann vorgeschlagen werden können, wenn sich tatsächlich eine Schädigung ergeben hat.

Obwohl der im Sachstandbericht des estnischen Vorsitzes vorgeschlagene Kompromisstext von den Delegationen begrüßt wurde, konnten er nicht die Bedenken der Delegationen ausräumen. Die Delegationen, die für die Streichung des Begriffs "*drohende Schädigung*" plädierten, erklärten erneut, dass der Luftverkehr im Gegensatz zum Handel kein Politikbereich in ausschließlicher Zuständigkeit der Union sei und sich aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten zwischen den Mitgliedstaaten die möglichen Folgen einer Untersuchung erheblich komplizierter gestalten könnten. Aus diesem Grund habe sie nachdrücklich darauf hingewiesen, dass hohe Anforderungen in Bezug auf die Erbringung von Beweisen und klare Grenzen für die Einleitung von Untersuchungen festgelegt werden sollten und dass der Begriff "*drohende Schädigung*" diese Bedingungen nicht gewährleisten würde.

Daher wurde im Kompromisstext, den der bulgarische Vorsitz vor der AStV-Sitzung vom 4. Mai vorgelegt hat, die Streichung des Begriffes "*drohende Schädigung*" als Teil des Gesamtkompromisspakets der allgemeinen Ausrichtung zu diesem Vorschlag vorgeschlagen.

3. Rolle der Mitgliedstaaten und ihre Einbindung in die einzelnen Phasen der Untersuchung

Im Vorschlag der Kommission sind für die Annahme und die Überprüfung von Abhilfemaßnahmen Durchführungsrechtsakte vorgesehen, die von der Kommission erlassen werden. In Anbetracht der bereits erwähnten möglichen Auswirkungen auf die regionalen Verkehrsanbindungen oder die allgemeinen Beziehungen zu den betreffenden Drittländern haben jedoch mehrere Mitgliedstaaten betont, wie wichtig es ist, dass sie die Kontrolle über die Annahme und Überprüfung aller Abhilfemaßnahmen haben. Daher fordern sie mit Nachdruck, dass die Abhilfemaßnahmen im Wege eines Beschlusses des Rates erlassen werden. Es sei darauf hingewiesen, dass Beschlüsse des Rates nach Artikel 291 AEUV nur in gebührend begründeten Fällen erlassen werden dürfen und dass sie in einem Erwägungsgrund ausführlich zu erläutern sind.

Aus den gleichen Gründen schlagen einige dieser Delegationen zudem vor, dass die Einleitung einer Untersuchung im Wege des Komitologieverfahrens (Prüfverfahren) erfolgen sollte, um die Beteiligung der Mitgliedstaaten an dem Beschluss über die Einleitung der Untersuchung sicherzustellen.

Andere Mitgliedstaaten lehnen hingegen diese Vorschläge ab. Ihrer Ansicht nach bietet der Kompromisstext ausreichende Garantien, um den oben dargelegten Bedenken Rechnung zu tragen. Die Mitgliedstaaten werden über das Vorliegen von Beschwerden unterrichtet. Die Kommission wird prüfen, ob die Untersuchung korrekt und gerechtfertigt ist und auch ob die Einleitung der Untersuchung dem Unionsinteresse zuwiderläuft. Wenn die Kommission eine Untersuchung einleitet, haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Aussetzung der Untersuchung für einen bestimmten Zeitraum zu beantragen, um auf bilateralem Weg nach einer Lösung für die diskriminierende Praxis suchen zu können.

Diese Delegationen führen an, dass der Erlass eines Beschlusses des Rates die Verfahren nur erschweren würde und die Mitgliedstaaten sogar dem politischen Druck der betreffenden Drittländer ausgesetzt sein könnten. Zudem gewährleiste das Prüfungsverfahren bereits die unmittelbare Beteiligung der Mitgliedstaaten an der Annahme, Überarbeitung oder Aufhebung von Abhilfemaßnahmen, da in diesem Zusammenhang im Kommissionsvorschlag Durchführungsrechtsakte vorgesehen sind.

Als Kompromiss schlägt der bulgarische Vorsitz vor, den Erlass von Abhilfemaßnahmen im Wege eines Durchführungsrechtsakt der Kommission bei finanziellen Auflagen und im Wege eines Beschlusses des Rates bei operativen Abhilfemaßnahmen beizubehalten. Außerdem werden Verkehrsrechte als mögliche Abhilfemaßnahme ausdrücklich ausgeschlossen.

Der vom bulgarischen Vorsitz vorgeschlagene Kompromisstext wurde auf der Tagung des AStV vom 4. Mai 2018 erörtert und fand breite Unterstützung bei den Mitgliedstaaten. Die große Mehrheit der Delegationen würdigte die bei diesem Dossier erzielten erheblichen Fortschritte und lobte das sorgsam austarierte Gleichgewicht des vorgeschlagenen Kompromisses, mit dem es – wenn auch nicht für alle Delegationen gänzlich zufriedenstellend – gelungen sei, die divergierenden Interessen der Mitgliedstaaten in einem gemeinsamen Standpunkt des Rates zusammenzuführen. Folglich stimmte der AStV dem vom bulgarischen Vorsitz vorgeschlagenen Text des Entwurfs einer allgemeinen Ausrichtung zu.

Die Kommission behält sich ihre Position zu dem gesamten Kompromissvorschlag in Erwartung der Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament uneingeschränkt vor.

Es bestehen noch Parlamentsvorbehalte von DK, MT und UK zu diesem Vorschlag.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Rat wird daher ersucht, auf seiner Tagung am 7. Juni 2018 den in der Anlage enthaltenen Text zu prüfen und eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag festzulegen.

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 Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (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 Verkehrsanbindungen 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 von Rahmenbedingungen beitragen, die eine hochwertige Verkehrsanbindung der Union begünstigen.
- (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 Flugdienste 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, 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 wurden³.

³ Übereinkommen von Marrakesch, Anhang 1B des Allgemeinen Übereinkommens über den Handel mit Dienstleistungen (GATS), Anlage zu Luftverkehrsdienstleistungen.

- (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 Rates⁴ und die Richtlinie 96/97/EG des Rates⁵ 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 Rates⁶. 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 nötig wären, sollte die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 durch einen neuen Rechtsakt ersetzt werden.

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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).

- (8a) Eine Diskriminierung kann vorliegen, wenn ein Luftfahrtunternehmen der Union ohne objektive Gründe anders behandelt wird, insbesondere in Bezug auf Preise und Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten, Flughafeninfrastruktur, Flugsicherungsdienste, die Zuweisung von Zeitnischen, administrative Verfahren wie die Visumerteilung für das Personal ausländischer Luftfahrtunternehmen, die Modalitäten für den Verkauf und die Verteilung von Luftverkehrsdiensten oder andere Fragen im Zusammenhang mit der Ausübung der Geschäftstätigkeit, wie aufwendige Zollabfertigungsverfahren.
- (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 wettbewerbsverzerrende Praktiken Luftfahrtunternehmen der Union schädigen.
- (9a) Während der Untersuchung sollte die Kommission die wettbewerbsverzerrende Praxis in dem relevanten Zusammenhang betrachten. Angesichts der großen Bandbreite möglicher Praktiken können die Auswirkungen einer bestimmten Praxis in einigen Fällen auf den Luftverkehr einer Verbindung zwischen zwei Städten beschränkt sein, während es in anderen Fällen relevant sein kann, die Praxis und ihre Auswirkungen auf das Flugverkehrsnetz im größeren Rahmen zu betrachten.
- (10) Verletzungen internationaler Verpflichtungen aus Luftverkehrsabkommen, deren Vertragspartei die Union ist, sollten von der Union 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 durchführen. 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. In einem solchen Fall sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit offenstehen, die Kommission um die Aussetzung ihrer Untersuchung zu ersuchen und die wettbewerbsverzerrende Praxis ausschließlich im Rahmen der Streitbeilegungsverfahren zu behandeln, die in dem mit einem Drittland geschlossenen Luftverkehrsabkommen, dem die Union nicht angehört, vorgesehen sind.
- (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. sollten ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen nach dieser Verordnung eingestellt werden, wenn der Erlass solcher Maßnahmen unter besonderer Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf andere Personen, insbesondere Verbraucher oder Unternehmen in der Union, sowie auf ein hohes Maß an Verkehrsanbindung in der gesamten Union, dem Unionsinteresse zuwiderliefe. Bei der Bewertung des Unionsinteresses sollte besonderes Augenmerk auf die Situation von Mitgliedstaaten, die bei ihrer Anbindung an die übrige Welt ausschließlich oder wesentlich auf die Luftfahrt angewiesen sind, gerichtet und auf Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen geachtet werden. Außerdem sollten Verfahren ohne den Erlass von Maßnahmen eingestellt werden, wenn die Voraussetzungen für solche Maßnahmen nicht oder nicht mehr erfüllt sind.

- (16) [...].
- (17) Feststellungen in Bezug auf eine Schädigung des oder der betreffenden Luftfahrtunternehmens oder Luftfahrtunternehmen 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 wettbewerbsverzerrenden Praktiken oder die sich daraus ergebende Schädigung zu beenden.
- (19) Abhilfemaßnahmen in Bezug auf wettbewerbsverzerrende Praktiken dienen dazu, die sich daraus ergebende Schädigung zu beseitigen. Sie sollten daher aus finanziellen Verpflichtungen oder anderen Maßnahmen bestehen, die einen messbaren Geldwert darstellen und dieselbe Wirkung entfalten können. Zur Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sollten jegliche Maßnahmen auf das Maß beschränkt werden, das zur Beseitigung der festgestellten Schädigung erforderlich ist.

(19a) Die Luftfahrt stützt sich nach wie vor weitgehend auf bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern, in denen Verkehrsrechte auf Gegenseitigkeit gewährt werden. Die Union hat die geteilte Zuständigkeit bei Verkehrsrechten bislang nicht ausgeübt, und in den Fällen, in denen die Union und die Mitgliedstaaten ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit einem Drittland abgeschlossen haben, können die Mitgliedstaaten bilateral weitere Verkehrsrechte über die in dem Abkommen vorgesehenen Bestimmungen hinaus gewähren. Der Erlass von Abhilfemaßnahmen könnte sich auf zentrale Aspekte der bilateralen Luftverkehrsbeziehung zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern auswirken, insbesondere wenn kein umfassendes Luftverkehrsabkommen vorliegt. Durch die Übertragung von Durchführungsbefugnissen auf den Rat in diesem sensiblen Bereich sollte sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten umfassender in den Erlass von operativen Abhilfemaßnahmen eingebunden sind und dass etwaigen negativen Auswirkungen auf die bilateralen Beziehungen zwischen Drittländern und Mitgliedstaaten in vollem Umfang Rechnung getragen werden kann. Darüber hinaus stellt die Luftverkehrsanbindung und die Verfügbarkeit von Routen primär ein öffentliches Gut dar, und die Wechselwirkung zwischen Verkehrsanbindung und Wirtschaftsleistung schlägt sich nachweislich in Arbeitsplätzen und Wachstum nieder. Somit steht die Verkehrsanbindung in direktem Zusammenhang mit den vitalen Interessen der Mitgliedstaaten und der Wirtschaftsleistung auf lokaler und nationaler Ebene. Sollte es zu einer Einschränkung der Luftverkehrsanbindung kommen, die möglicherweise durch den Erlass von operativen Abhilfemaßnahmen gegen Luftfahrtunternehmen aus Drittländern in einem Fall von unlauterem Wettbewerb verursacht wurde, so [...] könnte dies – auf regionaler und nationaler Ebene – Auswirkungen auf das wirtschaftliche Umfeld im Allgemeinen und die wirtschaftlichen Möglichkeiten für die lokale Industrie, die Unternehmen sowie die Verbraucher und Bürger haben. Dies gilt vor allem für Regionen und Mitgliedstaaten, die weniger gut angebunden sind oder die für ihre Anbindung an andere Regionen und Mitgliedstaaten in starkem Maße von der Luftfahrt abhängig sind. Durch die Übertragung von Durchführungsbefugnissen für den Erlass von Abhilfemaßnahmen auf den Rat sollte sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten umfassender in den Erlass von operativen Abhilfemaßnahmen eingebunden sind und dass den damit einhergehenden Auswirkungen auf lokaler und nationaler Ebene in vollem Umfang Rechnung getragen werden kann.

- (20) Nach demselben Grundsatz sollten Abhilfemaßnahmen in Bezug auf wettbewerbsverzerrende Praktiken nur so lange und in dem Umfang in Kraft bleiben, wie dies in Anbetracht der betreffenden Praktiken und der sich daraus ergebenden 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 Rates⁷ 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 Schädigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der Union durch wettbewerbsverzerrende 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 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:

⁷ 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).

KAPITEL I
ALLGEMEINE
BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

- (1) In dieser Verordnung werden die Vorschriften festgelegt, auf deren Grundlage die Kommission bei Praktiken, die den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen der Union und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern verzerren und Luftfahrtunternehmen der Union schädigen, Untersuchungen durchführen kann.
- (1a) In dieser Verordnung werden ferner die Vorschriften festgelegt, auf deren Grundlage der Rat Abhilfemaßnahmen erlassen kann, wenn Praktiken, die den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen der Union und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern verzerren, Luftfahrtunternehmen der Union geschädigt haben.
- (2) [...]
- (2a) 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 Rates⁸;

⁸ 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).

- b) "Flugdienst" bezeichnet einen Flug oder eine Folge von Flügen zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post;
- c) [...];
- 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;
- 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) "wettbewerbsverzerrende 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;

- ia) "betreffender Mitgliedsstaat" bezeichnet
 - a) den Mitgliedstaat, der dem oder den betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 die Betriebsgenehmigung erteilt hat;
 - b) [...];
 - c) den Mitgliedstaat, unter dessen Luftverkehrsabkommen oder jedem anderen Abkommen, das Bestimmungen über Flugdienste enthält, mit dem betreffenden Drittstaat das betreffende oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union tätig ist oder sind;
 - d) [...].
- ib) "betreffendes Luftfahrtunternehmen der Union" bezeichnet das Luftfahrtunternehmen, das mutmaßlich gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b geschädigt wurde.

KAPITEL II

GEMEINSAME VERFAHRENSVORSCHRIFTEN

Artikel 3

Einleitung von Verfahren

- (1) Ein Untersuchungsverfahren wird eingeleitet, wenn von einem Mitgliedstaat, einem Luftfahrtunternehmen der Union oder einem Verband von Luftfahrtunternehmen der Union eine schriftliche Beschwerde eingereicht wurde, oder auf eigene Initiative der Kommission, sofern die vorgelegten Anscheinsbeweise das Vorliegen sämtlicher folgender Umstände vermuten lassen:
 - i) eine wettbewerbsverzerrende Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle;
 - ii) eine Schädigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der Union;
 - iii) ein kausaler Zusammenhang zwischen der mutmaßlichen Praxis und der mutmaßlichen Schädigung.
- (2) [...]
- (2a) Nach Eingang einer Beschwerde gemäß Absatz 1 unterrichtet die Kommission alle Mitgliedstaaten.
- (3) Die Kommission prüft die Richtigkeit und Angemessenheit der in der Beschwerde vorgebrachten oder der ihr vorliegenden Angaben, um festzustellen, ob die Beweise ausreichen, eine Untersuchung nach Absatz 1 einzuleiten.
- (4) Die Kommission beschließt, keine Untersuchung einzuleiten, wenn der Erlass von Maßnahmen nach Artikel 13 dem Unionsinteresse zuwiderliefe oder wenn die Kommission der Auffassung ist, dass die in der Beschwerde vorgelegten Fakten kein systemisches Problem darstellen oder keine erheblichen Auswirkungen auf ein 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 eines Zeitraums von höchstens sechs Monaten nach Eingang der Beschwerde über die Einleitung einer Untersuchung nach Absatz 1.
- (6a) Beschließt die Kommission, keine Untersuchung einzuleiten, so teilt sie dies dem Beschwerdeführer und allen Mitgliedstaaten mit. In der Mitteilung sind die Gründe für die Entscheidung aufgeführt.
- (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 und teilt dies den Mitgliedstaaten mit;
 - b) sie veröffentlicht eine Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union*, in der sie die Einleitung der Untersuchung bekannt gibt, Angaben zum Umfang der Untersuchung und dazu macht, welchem Drittland oder welcher Drittlandstelle eine wettbewerbsverzerrende Praxis und die Schädigung vorgeworfen werden, um welches oder welche 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 die von einem Drittland oder einer Drittlandstelle verfolgte wettbewerbsverzerrende Praxis das oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union schädigt.
- (2.0) Die Kommission setzt die Untersuchung aus, wenn sie entscheidet, die wettbewerbsverzerrende Praxis ausschließlich im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens zu behandeln, das für das Luftverkehrsabkommen, dessen Vertragspartei die Union ist, oder jedes andere Abkommen mit Bestimmungen über Flugdienste, dessen Vertragspartei die Union ist, gilt. Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten die Aussetzung der Untersuchung mit. Die Kommission nimmt die Untersuchung wieder auf, wenn einer der folgenden Fälle vorliegt:
- a) Das Ergebnis des in diesem Absatz genannten Streitbeilegungsverfahrens fiel zugunsten Union aus und wurde vom Drittstaat nicht ordnungsgemäß und zügig durchgesetzt;
 - b) das Streitbeilegungsverfahren wurde nicht innerhalb von drei Monaten ab dem Datum der in Absatz 2.0 genannten Mitteilung eingeleitet;
 - c) die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die wettbewerbsverzerrende Praxis nicht innerhalb von zwölf Monaten ab dem Datum der Aussetzung der Untersuchung beseitigt wurde.

- (2a) Die Kommission setzt die Untersuchung aus, wenn alle betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen ab dem Datum der Mitteilung über die Einleitung der Untersuchung ihre Absicht mitgeteilt haben, die wettbewerbsverzerrende Praxis ausschließlich im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens zu behandeln, das für das Luftverkehrsabkommen oder für jedes andere Abkommen mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste gilt, das sie mit dem betreffenden Drittstaat geschlossen haben.

Die Kommission nimmt die Untersuchung wieder auf, wenn einer der folgenden Fälle vorliegt:

- a) Der oder die betreffenden Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, dass das Ergebnis des in Absatz 2a genannten Streitbeilegungsverfahrens nicht ordnungsgemäß und zügig durchgesetzt wurde;
 - b) der oder die betreffenden Mitgliedstaaten haben das Streitbeilegungsverfahren nicht innerhalb von drei Monaten ab dem Datum der in Absatz 2a genannten Mitteilung eingeleitet;
 - c) der oder die betreffenden Mitgliedstaaten bitten die Kommission, die Untersuchung wiederaufzunehmen;
 - d) die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die wettbewerbsverzerrende Praxis nicht innerhalb von zwölf Monaten ab dem Datum der in Absatz 2a genannten Mitteilung seitens des oder der betreffenden Mitgliedstaaten beseitigt wurde.
- (3) Die Kommission fordert alle Informationen an, die sie für die Untersuchung als notwendig erachtet, und prüft die Richtigkeit der Informationen, die sie von dem oder den betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union oder von dem betreffenden Drittland oder der betreffenden Drittlandstelle erhalten oder angefordert hat.
- (4) Die Kommission kann den oder die betreffenden Mitgliedstaaten bitten, sie bei der Untersuchung zu unterstützen. Die betreffenden Mitgliedstaaten treffen auf eine solche Bitte die erforderlichen Maßnahmen, um die Kommission durch die Bereitstellung einschlägiger und verfügbarer Informationen bei der Untersuchung zu unterstützen.
- (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, die Mitgliedstaaten und die Vertreter des betreffenden Drittlandes oder der betreffenden Drittlandstelle können in die der Kommission vorliegenden Informationen Einsicht nehmen, sofern es sich nicht um interne Dokumente handelt, die nur dem Dienstgebrauch der Kommission und der Verwaltungen der Union und des oder der betreffenden Mitgliedstaaten vorbehalten sind, und sofern diese Informationen nicht vertraulich im Sinne von Artikel 6 sind und der Kommission ein schriftlicher Antrag vorliegt.
- (7a) Die Kommission stellt die Untersuchung gemäß Artikel 12 ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen ein, wenn sie zu dem Schluss kommt, dass die wettbewerbsverzerrende Praxis beseitigt wurde.

Artikel 4a

Unionsinteresse

- (1) Die Feststellung, ob das Unionsinteresse ein Eingreifen erfordert, stützt sich auf eine Abschätzung aller unterschiedlichen, in einer bestimmten Situation relevanten Interessen in ihrer Gesamtheit, wobei die Interessen der Verbraucher und die Verkehrsanbindung Vorrang haben. Bei einer solchen Prüfung wird dem Erfordernis, die wettbewerbsverzerrenden Praktiken zu beseitigen, besonders Rechnung getragen.
- (2) Das Unionsinteresse wird von der Kommission auf der Grundlage eines an die betroffenen Parteien verschickten Fragebogens und einer wirtschaftlichen Analyse der Kommission bewertet. Bei dieser Bewertung wird vor allem den in Artikel 11 Absatz 1 genannten Faktoren Rechnung getragen. Eine Feststellung gemäß dem vorliegenden Artikel in Anwendung von Artikel 12 wird nur dann vorgenommen, wenn den betroffenen Parteien gemäß Artikel 4 Absatz 6 die Gelegenheit eingeräumt wurde, ihre Sicht darzulegen.
- (3) Zur Feststellung des Unionsinteresses prüft die Kommission die Informationen der betroffenen Parteien, die sich im Einklang mit Artikel 3 Absatz 7b gemeldet, ihre Standpunkte auf der Grundlage des in Absatz 2 genannten Fragebogens eingebracht, Informationen eingereicht oder eine Anhörung durch die Kommission beantragt haben.
- (4) Die in Absatz 3 genannten betroffenen Parteien können beantragen, dass ihnen die Tatsachen und Erwägungen, auf die sich die Entscheidungen wahrscheinlich stützen werden, zur Verfügung gestellt werden. Diese Informationen werden so weit wie möglich, im Einklang mit Artikel 6 und unbeschadet späterer Entscheidungen der Kommission zur Verfügung gestellt.
- (5) Informationen werden nur berücksichtigt, wenn dazu konkrete Beweise vorgelegt werden, die ihre Richtigkeit bestätigen.
- (6) Die in Absatz 2 genannte wirtschaftliche Analyse wird dem Rat zu Informationszwecken übermittelt.

Artikel 5

Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten

- (1) [...]
- (2) Beabsichtigt der betreffende Mitgliedstaat, ein in einem Luftverkehrsabkommen mit dem betreffenden Drittland festgelegtes Streitbeilegungsverfahren einzuleiten, und hat er der Kommission seine Absicht, dies ausschließlich im Einklang mit Artikel 4 Absatz 2a zu tun, nicht mitgeteilt, so informiert er die Kommission unverzüglich über seine Absicht.
- (3) Der in Absatz 2 genannte betreffende Mitgliedstaat hat zudem die Kommission über alle einschlägigen Sitzungen zu unterrichten, die im Rahmen des Luftverkehrsabkommens oder einer in einem anderen Abkommen enthaltenen Bestimmung über Flugdienste 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 bekannt zu geben 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.
- (6a) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um eine angemessene Vertraulichkeit der für die Anwendung dieser Verordnung relevanten Informationen zu gewährleisten.

Artikel 7

Verweigerung der Zusammenarbeit

- (1) Verweigert eine betroffene Partei, ein betreffendes Drittland oder eine betreffende Drittlandstelle den Zugang zu den erforderlichen Informationen oder übermittelt sie sie nicht innerhalb der in dieser Verordnung vorgesehenen Fristen oder behindert sie erheblich die Untersuchung, so können vorläufige oder endgültige Feststellungen, die positiv oder negativ ausfallen können, auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen werden.

Wird festgestellt, dass eine betroffene Partei, ein Drittland oder eine Drittlandstelle falsche oder irreführende Informationen bereitgestellt hat, bleiben diese Informationen unberücksichtigt.

- (2) Erweisen sich die von einer betroffenen Partei, einem betreffenden Drittland oder einer betreffenden Drittlandstelle übermittelten Informationen als nicht in jeder Hinsicht vollkommen, so werden sie dennoch berücksichtigt, sofern die Mängel nicht derart sind, dass sie angemessene und zuverlässige Feststellungen über Gebühr erschweren, und sofern die Informationen in angemessener Weise und fristgerecht übermittelt wurden, nachprüfbar sind und die Partei nach besten Kräften gehandelt hat.

- (3) Werden Nachweise oder Informationen nicht akzeptiert, wird die auskunftgebende Partei unverzüglich über die Gründe dafür unterrichtet und erhält die Möglichkeit, innerhalb der festgesetzten Frist weitere Erläuterungen zu geben. Werden die Erläuterungen nicht für ausreichend gehalten, so sind die Gründe für die Zurückweisung solcher Nachweise oder Informationen anzugeben und in veröffentlichten Feststellungen darzulegen.
- (4) [...]

Artikel 8

Bekanntgabe

- (1) Dem betreffenden Drittland, der betreffenden Drittlandstelle und dem betreffenden Luftfahrtunternehmen eines Drittlands sowie dem Beschwerdeführer, den betroffenen Parteien, den betreffenden Mitgliedstaaten und dem oder den betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union werden spätestens einen Monat bevor der in Artikel 15 genannte Ausschuss nach Artikel 12 Absatz 2 oder Artikel 13 Absatz 1 einberufen wird oder einen Monat bevor die Kommission ihren in Artikel 13 Absatz 1a genannten Vorschlag an den Rat übermittelt, die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen bekannt gegeben, 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 Argumente zu stützen, sind diese so bald wie möglich bekannt zu geben.
- (3) Nach der Bekanntgabe zusätzlich zur Verfügung gestellte Informationen werden nur berücksichtigt, wenn sie innerhalb einer von der Kommission im Einzelfall festgesetzten Frist eingehen, die mindestens 14 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) [...].
- (1a) Das Verfahren ist innerhalb von höchstens 18 Monaten abzuschließen. In hinreichend begründeten Fällen kann die für das Verfahren erforderliche Frist verlängert werden. Im Falle einer Aussetzung der Untersuchung gemäß Artikel 4 Absätze 2.0 und 2a wird der Zeitraum der Aussetzung nicht zur Dauer des Verfahrens gerechnet.
- (2) [...]
- (3) Die Kommission setzt das Verfahren aus, wenn das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle entscheidende Schritte eingeleitet hat, um
 - a) [...];
 - b) die wettbewerbsverzerrende Praxis oder die Schädigung des betreffenden Luftfahrtunternehmens oder der betreffenden Luftunternehmen der Union zu beseitigen.
- (4) Wurde die wettbewerbsverzerrende Praxis oder die Schädigung des betreffenden Luftfahrtunternehmens oder der betreffenden Luftunternehmen der Union innerhalb einer annehmbaren Frist nicht beseitigt, kann die Kommission das Verfahren wiederaufnehmen.

KAPITEL III
VERLETZUNG GELTENDER INTERNATIONALER VERPFLICHTUNGEN

Artikel 10

Abschluss von Verfahren

[...]

KAPITEL IV
WETTBEWERBSVERZERRENDE PRAKTIKEN

Artikel 11

Feststellung der Schädigung

- (1) Die Feststellung einer Schädigung für die Zwecke dieses Kapitels stützt sich auf Beweise und berücksichtigt die relevanten Faktoren, insbesondere
- a) die Situation des betreffenden Luftfahrtunternehmens oder der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union, vor allem in Hinblick auf Dienstefrequenz, Kapazitätsauslastung, Netzeffekte, Umsatz, Marktanteil, Gewinn, Rentabilität, Investitionen und Beschäftigung;
 - b) die allgemeine Situation auf dem Markt oder den Märkten der betroffenen Flugdienste, vor allem in Hinblick auf das Preisniveau, Kapazität und Frequenz der Flugdienste oder die Netzauslastung.

Ist die Schädigung des betreffenden Luftfahrtunternehmens oder der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union auf andere Faktoren als die wettbewerbsverzerrende Praxis zurückzuführen, darf sie der untersuchten Praxis nicht zugerechnet werden und wird nicht berücksichtigt.

(2) [...]

- (3) Die Kommission legt einen Untersuchungszeitraum fest, in dem die Schädigung mutmaßlich stattgefunden hat, und analysiert die einschlägigen Beweise in Bezug auf diesen Zeitraum.
- (4) [...]

Artikel 12

Einstellung des Verfahrens ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen

- (1) Sofern sie die Untersuchung nicht auf eigene Initiative fortführt, stellt die Kommission die Untersuchung ein, ohne dass Abhilfemaßnahmen erlassen wurden, wenn die Beschwerde zurückgezogen wird.
- (2) Die Kommission stellt im Wege von Durchführungsrechtsakten die nach Artikel 4 durchgeführte Untersuchung in folgenden Fällen ein, ohne dass Abhilfemaßnahmen erlassen wurden:
- a) Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass keiner der folgenden Sachverhalte festgestellt werden konnte:
 - i) das Bestehen einer wettbewerbsverzerrenden Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle;
 - ii) das Bestehen einer Schädigung des betreffenden Luftfahrtunternehmens oder der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union;
 - iii) das Bestehen eines kausalen Zusammenhangs zwischen der Schädigung und der betreffenden Praxis;
 - b) die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass der Erlass von Abhilfemaßnahmen nach Artikel 13 dem Unionsinteresse zuwiderliefe;
 - c) das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle hat die wettbewerbsverzerrende Praxis beendet;
 - d) das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle unterlässt die Schädigung des betreffenden Luftfahrtunternehmens oder der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren 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 erlässt die Kommission mittels Durchführungsrechtsakten die in Absatz 2 Buchstabe a genannten Abhilfemaßnahmen, wenn bei der nach Artikel 4 durchgeführten Untersuchung festgestellt wurde, dass die wettbewerbsverzerrende Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle das oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union schädigt.

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

- (1a) Unbeschadet des Artikels 12 erlässt der Rat auf Vorschlag der Kommission mittels Durchführungsrechtsakten die in Absatz 2 Buchstabe b genannten operativen Abhilfemaßnahmen, wenn bei der nach Artikel 4 durchgeführten Untersuchung festgestellt wurde, dass die wettbewerbsverzerrende Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle das oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union schädigt.
- (1b) Die in den Absätzen 1 und 1a genannten Abhilfemaßnahmen dürfen nicht dazu führen, dass die Union oder der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten die mit dem betreffenden Drittland geschlossenen Luftverkehrsabkommen oder eine Bestimmung über Flugdienste in einem mit dem betreffenden Drittland geschlossenen Handelsabkommen verletzt.
- (2) Die in den Absätzen 1 und 1a genannten Abhilfemaßnahmen sind dem oder den Luftfahrtunternehmen eines Drittlands, das bzw. die von dieser wettbewerbsverzerrenden Praxis profitiert bzw. profitieren, in einer der folgenden Formen aufzuerlegen:
- a) finanzielle Auflagen;
 - b) operative Maßnahmen von gleichem oder geringerem Wert, etwa die Aussetzung von Zugeständnissen, von geschuldeten Leistungen oder von anderen Rechten von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern.

- (3) Die in den Absätzen 1 und 1a genannten Abhilfemaßnahmen dürfen das für den Ausgleich der Schädigung des Luftfahrtunternehmens oder der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union Notwendige nicht überschreiten.
- (3b) Die Abhilfemaßnahmen dürfen nicht in der Aussetzung oder Beschränkung von Verkehrsrechten bestehen, die ein Mitgliedstaat einem Drittland gemäß einem Luftverkehrsabkommen oder einer in einem anderen Abkommen enthaltenen Bestimmung über Flugdienste, das er mit dem betreffenden Drittstaat geschlossen hat, gewährt hat.
- (4) [...]
- (5) Der Beschluss über den Abschluss der Untersuchung mit Erlass von Abhilfemaßnahmen nach den Absätzen 1 und 1a, 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 wettbewerbsverzerrenden Praxis und der sich daraus ergebenden Schädigung notwendig ist. Um dies festzustellen, findet das in den Absätzen 2, 3 und 4 genannte Überprüfungsverfahren Anwendung. Die Kommission legt dem Rat regelmäßig einen schriftlichen Bericht über die Wirksamkeit und die Auswirkungen der Abhilfemaßnahmen vor.
- (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 oder der betreffenden Mitgliedstaaten, des betreffenden Drittlands oder der betreffenden Drittlandstelle überprüft werden.
- (3) Bei ihrer Überprüfung bewertet die Kommission, ob die wettbewerbsverzerrende Praxis, die Schädigung und der kausale Zusammenhang zwischen der Praxis und der Schädigung weiterhin bestehen.

- (4) Die Kommission wird mittels Durchführungsrechtsakten die in Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe a genannten Abhilfemaßnahmen je nach Sachlage aufheben, ändern oder aufrechterhalten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4a) Der Rat wird auf Vorschlag der Kommission mittels Durchführungsrechtsakten die in Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b genannten Abhilfemaßnahmen je nach Sachlage aufheben, ändern oder aufrechterhalten.

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 5 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
