



**EUROPÄISCHE UNION**

**DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**DER RAT**

**Brüssel, den 27. März 2019  
(OR. en)**

**2017/0116 (COD)**

**PE-CONS 77/18**

**AVIATION 167  
CODEC 2293**

**GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE**

Betr.: VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr und zur Aufhebung der  
Verordnung (EG) Nr. 868/2004

**VERORDNUNG (EU) 2019/...**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom ...**

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

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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C 197 vom 8.6.2018, S. 58.

<sup>2</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom ....

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Luftfahrt ist von wesentlicher Bedeutung für die Wirtschaft der Union und im täglichen Leben der Unionsbürgerinnen und -bürger, und sie ist eine der erfolgreichsten und dynamischsten Branchen der Wirtschaft der Union. Sie ist ein wichtiger Impulsgeber für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung, Handel und Tourismus sowie für die Verkehrsanbindung und die Mobilität sowohl für Unternehmen als auch für Bürgerinnen und Bürger, insbesondere im Luftfahrtbinnenmarkt der Union. 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 ein entscheidender Faktor für die Wirtschaft der Union.
- (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 in einem offenen und fairen Wettbewerbsumfeld mit Luftfahrtunternehmen aus Drittländern konkurrieren können. Dies ist notwendig, damit den Verbrauchern Vorteile entstehen, die Rahmenbedingungen für eine hochwertige Luftverkehrsanbindung der Union aufrechterhalten werden können und Transparenz, gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen für alle und die anhaltende Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen der Union sowie eine hohe Zahl hochwertiger Arbeitsplätze in der Luftfahrtindustrie der Union sichergestellt werden können.

- (3) In einem Umfeld, in dem sich der Wettbewerb zwischen den Akteuren im Luftverkehr weltweit verschärft hat, ist fairer Wettbewerb ein unverzichtbarer allgemeiner Grundsatz beim Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste. Dieser Grundsatz wird insbesondere im Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (im Folgenden „Chicagoer Abkommen“) bestätigt, in dessen Präambel die Notwendigkeit betont wird, internationale Luftverkehrsdienste auf der Grundlage gleicher Möglichkeiten einrichten zu können. In Artikel 44 des Chicagoer Abkommens heißt es weiter, dass die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs fördern soll, 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 das Unionsrecht fallen, das Chancengleichheit und faire Wettbewerbsbedingungen für alle in der Union tätigen Luftfahrtunternehmen der Union sowie aus Drittländern garantiert.

- (5) Trotz der anhaltenden Bemühungen der Union und einiger Drittländer ist es noch nicht gelungen, anhand spezifischer multilateraler Regeln, insbesondere im Rahmen der ICAO oder in Abkommen der Welthandelsorganisation (WTO) – wie dem Allgemeinen Übereinkommen über den Handel mit Dienstleistungen (GATS) und dem dazugehörigen Anhang über Luftverkehrsdienstleistungen –, aus denen Luftverkehrsdienste weitgehend ausgeklammert wurden, Grundsätze für einen fairen Wettbewerb festzulegen.
- (6) Die Bemühungen im Rahmen der ICAO und der WTO sollten daher verstärkt werden, um die Ausarbeitung 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 mit Drittländern geschlossenen Luftverkehrsabkommen oder Abkommen über Flugdienste geregelt werden. In den meisten Luftverkehrsabkommen oder Abkommen über Flugdienste, die zwischen der Union, ihren Mitgliedstaaten oder beiden einerseits und Drittländern andererseits geschlossen wurden, fehlt es bislang jedoch an geeigneten Vorschriften für einen fairen Wettbewerb. Daher sollten die Bemühungen verstärkt werden, die Aufnahme von Klauseln für einen fairen Wettbewerb in bestehende oder künftige mit Drittländern geschlossene Luftverkehrsabkommen oder Abkommen über Flugdienste auszuhandeln.

- (8) Ein fairer Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen kann auch durch geeignete Rechtsvorschriften der Union wie die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates<sup>1</sup> und die Richtlinie 96/67/EG des Rates<sup>2</sup> sichergestellt werden. Der Schutz von Luftfahrtunternehmen aus der Union vor bestimmten Praktiken von Drittländern oder Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, soweit für einen fairen Wettbewerb erforderlich, war bislang Gegenstand der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup>. Mit Blick auf ihr übergeordnetes Ziel, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, hat sich die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 aber als unwirksam erwiesen. Dies gilt vor allem für einige der darin enthaltenen Bestimmungen, die die Definition der fraglichen Praktiken, mit Ausnahme der Subventionierung, sowie die Anforderungen für die Einleitung und Durchführung von Untersuchungen betreffen. Zudem hat die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 nicht für Komplementarität mit Luftverkehrsabkommen oder Abkommen über Flugdienste, deren Vertragspartei die Union ist, gesorgt. Angesichts der Anzahl und der Bedeutung der zur Bewältigung dieser Probleme erforderlichen Änderungen sollte die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 durch einen neuen Rechtsakt ersetzt werden.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

- (9) Die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtbranche der Union hängt von der Wettbewerbsfähigkeit jedes Bestandteils der Wertschöpfungskette in der Luftfahrt ab und kann nur durch eine Reihe einander ergänzender Maßnahmen aufrechterhalten werden. Die Union sollte in einen konstruktiven Dialog mit Drittländern treten, um eine Grundlage für einen fairen Wettbewerb zu finden. In diesem Zusammenhang bedarf es nach wie vor 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 wettbewerbsverzerrende Praktiken Luftfahrtunternehmen der Union schädigen.
- (10) Eine Diskriminierung könnte vorliegen, wenn ein Luftfahrtunternehmen der Union ohne objektive Gründe eine unterschiedliche Behandlung erfährt, insbesondere eine unterschiedliche Behandlung in Bezug auf: Preise von und Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten; Flughafeninfrastruktur; Flugsicherungsdienste; die Zuweisung von Zeitnischen; Verwaltungsverfahren wie die Visumerteilung für das Personal ausländischer Luftfahrtunternehmen; die detaillierten Modalitäten für den Verkauf und die Verteilung von Flugdiensten; oder andere Fragen im Zusammenhang mit der Ausübung der Geschäftstätigkeit, wie aufwendige Zollabfertigungsverfahren, und alle anderen unlauteren Praktiken finanzieller oder betrieblicher Art.

- (11) Verfahren 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 ihrer Auswirkungen auf hochwertige Verkehrsverbindungen 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.
- (12) Bei der Ermittlung, ob der Erlass von Abhilfemaßnahmen dem Unionsinteresse zuwiderliefe, sollte die Kommission die Ansichten aller betroffenen Parteien berücksichtigen. Um Konsultationen mit allen betroffenen Parteien durchzuführen und ihnen die Möglichkeit zu geben, gehört zu werden, sollten in der Bekanntmachung über die Einleitung der Untersuchung Fristen für die Bereitstellung von Informationen oder für die Beantragung einer Anhörung gesetzt werden. Die betroffenen Parteien sollten die Bedingungen für die Offenlegung der von ihnen bereitgestellten Informationen kennen und berechtigt sein, zu Anmerkungen anderer Parteien Stellung zu nehmen.



- (13) Damit die Kommission angemessen über mögliche Elemente informiert ist, die die Einleitung einer Untersuchung rechtfertigen, sollten alle Mitgliedstaaten, Luftfahrtunternehmen der Union oder Verbände von Luftfahrtunternehmen der Union berechtigt sein, Beschwerden einzureichen, die innerhalb einer angemessenen Frist behandelt werden sollten.
- (14) Um die Wirksamkeit dieser Verordnung sicherzustellen, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Kommission in der Lage ist, ein Verfahren auf der Grundlage einer Beschwerde einzuleiten, die Anscheinsbeweise für eine drohende Schädigung enthält.
- (15) Während der Untersuchung sollte die Kommission die wettbewerbsverzerrenden Praktiken in dem relevanten Zusammenhang betrachten. Angesichts der großen Bandbreite möglicher Praktiken könnten eine Praxis und ihre Auswirkungen in einigen Fällen auf den Luftverkehr einer Verbindung zwischen zwei Städten beschränkt sein, während es in anderen Fällen relevant sein könnte, die Praxis und ihre Auswirkungen auf das Luftverkehrsnetz im größeren Rahmen zu betrachten.
- (16) Es ist wichtig, dafür zu sorgen, dass in die Untersuchung ein möglichst breites Spektrum an relevanten Elementen einbezogen werden kann. Zu diesem Zweck sollte die Kommission die Möglichkeit haben, vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Drittlandstellen Untersuchungen in Drittländern durchführen, sofern diese Drittländer keine Einwände erheben. 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.

- (17) Bei der Untersuchung könnte die Kommission prüfen, ob die wettbewerbsverzerrende Praxis auch eine Verletzung eines internationalen Luftverkehrsabkommens oder Abkommens über Flugdienste oder eines anderen Abkommens mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste darstellt, dessen Vertragspartei die Union ist. Wenn dies der Fall ist, könnte die Kommission davon ausgehen, dass die wettbewerbsverzerrende Praxis, die auch eine Verletzung eines internationalen Luftverkehrsabkommens oder Abkommens über Flugdienste oder eines anderen Abkommens mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste darstellt, dessen Vertragspartei die Union ist, besser durch die Anwendung der in jenem Abkommen festgelegten Streitbeilegungsverfahren behandelt werden sollte. In diesem Fall sollte die Kommission befugt sein, die gemäß dieser Verordnung eingeleitete Untersuchung auszusetzen. Wenn die Anwendung der Streitbeilegungsverfahren des internationalen Luftverkehrsabkommens oder Abkommens über Flugdienste oder eines anderen Abkommens mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste, dessen Vertragspartei die Union ist, nicht ausreichend Abhilfe schaffen kann, sollte die Kommission die Untersuchung wieder aufnehmen können.

- (18) Luftverkehrsabkommen und diese Verordnung sollten den Dialog mit den betreffenden Drittländern im Hinblick auf eine wirksame Beilegung von Streitigkeiten und die Wiederherstellung des fairen Wettbewerbs erleichtern. Betrifft die Untersuchung der Kommission Tätigkeiten, die Gegenstand eines mit einem Drittland geschlossenen Luftverkehrsabkommens oder Abkommens über Flugdienste oder eines anderen Abkommens mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste sind, dem die Union nicht angehört, so 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 sollten alle betroffenen Mitgliedstaaten das Recht haben, der Kommission ihre Absicht mitzuteilen, die wettbewerbsverzerrende Praxis ausschließlich im Rahmen der Streitbeilegungsverfahren zu behandeln, die in dem jeweiligen mit einem Drittland geschlossenen Luftverkehrsabkommen oder Abkommen über Flugdienste oder anderen Abkommen mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste, dem die Union nicht angehört, vorgesehen sind. Wenn alle betroffenen Mitgliedstaaten der Kommission eine solche Absicht mitteilen und keine Einwände erhoben wurden, sollte die Kommission ihre Untersuchung vorübergehend aussetzen.

- (19) Wenn die betroffenen Mitgliedstaaten die Absicht haben, die wettbewerbsverzerrende Praxis ausschließlich im Rahmen der Streitbeilegungsverfahren zu behandeln, die gemäß den Luftverkehrsabkommen, Abkommen über Flugdienste oder anderen Abkommen mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste gelten, die sie mit dem betreffenden Drittland im Hinblick auf die Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäß diesen Abkommen geschlossen haben, dann sollten sich die Mitgliedstaaten bemühen, die bilateralen Streitbeilegungsverfahren zügig abzuwickeln, und sie sollten die Kommission umfassend darüber unterrichten. Wenn die wettbewerbsverzerrende Praxis andauert und die Kommission die Untersuchung wieder aufnimmt, sollten die bei der Anwendung dieses Luftverkehrsabkommens oder Abkommens über Flugdienste oder eines anderen Abkommens mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste gewonnenen Erkenntnisse berücksichtigt werden, um sicherzustellen, dass der faire Wettbewerb so bald wie möglich wiederhergestellt wird.
- (20) Die bei der Anwendung der Streitbeilegungsverfahren eines internationalen Luftverkehrsabkommens oder Abkommens über Flugdienste oder eines anderen Abkommens mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste, dessen Vertragspartei die Union oder ein Mitgliedstaat ist, gewonnenen Erkenntnisse sollten berücksichtigt werden.

- (21) Aus Gründen der Verwaltungseffizienz 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 oder drohende Schädigung zu beseitigen.
- (22) Feststellungen in Bezug auf eine Schädigung oder drohende Schädigung der betreffenden 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.
- (23) Es ist erforderlich, die Bedingungen festzulegen, unter denen Verfahren mit oder ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen abgeschlossen werden sollten.
- (24) Abhilfemaßnahmen in Bezug auf wettbewerbsverzerrende Praktiken dienen dazu, die sich daraus ergebende Schädigung zu beseitigen. Sie sollten daher aus finanziellen Abgaben 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. Abhilfemaßnahmen sollten auf das ordnungsgemäße Funktionieren des Luftverkehrsmarkts der Union abstellen und sollten nicht dazu führen, dass einem Luftfahrtunternehmen oder einer Gruppe von Luftfahrtunternehmen ein ungerechtfertigter Vorteil eingeräumt wird.

- (25) Diese Verordnung hat nicht zum Ziel, Luftfahrtunternehmen aus Drittländern Normen, beispielsweise in Bezug auf Subventionen, aufzuerlegen, indem für sie strengere Verpflichtungen eingeführt werden, als für Luftfahrtunternehmen der Union gelten.
- (26) Die im Rahmen dieser Verordnung untersuchten Sachverhalte und deren mögliche Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten könnten je nach Umständen unterschiedlich sein. Deshalb sollte es möglich sein, dass Abhilfemaßnahmen – je nach Fall – für ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, für ein bestimmtes geografisches Gebiet oder für einen bestimmten Zeitraum gelten oder dass ein zukünftiger Zeitpunkt festgelegt wird, ab dem sie gelten sollen.
- (27) Abhilfemaßnahmen sollten nicht in der Aussetzung oder Beschränkung von Verkehrsrechten bestehen, die einem Drittland von einem Mitgliedstaat gewährt werden.
- (28) Nach demselben Grundsatz der Verhältnismäßigkeit 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.

- (29) 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 Rates<sup>1</sup> ausgeübt werden.
- (30) Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat regelmäßig über die Durchführung dieser Verordnung Bericht erstatten. Dieser Bericht sollte Informationen über die Anwendung von Abhilfemaßnahmen, die Einstellung von Untersuchungen ohne Abhilfemaßnahmen, die Überprüfungen von Abhilfemaßnahmen und die Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, den betroffenen Parteien und Drittländern enthalten. Dieser Bericht sollte mit dem angemessenen Vertraulichkeitsgrad ausgearbeitet und behandelt werden.

---

<sup>1</sup> 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).

- (31) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich auf der Grundlage einheitlicher Kriterien und Verfahren einen wirksamen, für alle Luftfahrtunternehmen der Union geltenden Schutz vor Schädigung oder drohender 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 Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (32) Die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 sollte aufgehoben werden, da sie durch die vorliegende Verordnung ersetzt wird —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:



# Kapitel I

## Allgemeine Bestimmungen

### *Artikel 1* *Gegenstand*

- (1) Diese Verordnung legt die Vorschriften fest, nach denen die Kommission in Bezug auf Praktiken, die den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen der Union und Luftfahrtunternehmen aus Drittländern verzerren und Luftfahrtunternehmen der Union schädigen oder zu schädigen drohen, Untersuchungen durchführen und Abhilfemaßnahmen erlassen kann.
- (2) Diese Verordnung findet unbeschadet des Artikels 12 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 und des Artikels 20 der Richtlinie 96/67/EG Anwendung.

*Artikel 2*  
*Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Luftfahrtunternehmen“ bezeichnet ein Luftfahrtunternehmen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup>;
2. „Luftverkehrsdienst“ bezeichnet einen Flug oder eine Folge von Flügen zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post;
3. „betroffene Partei“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person oder jede amtliche Stelle mit oder ohne eigene Rechtspersönlichkeit, bei der davon auszugehen ist, dass sie ein erhebliches Interesse am Ausgang des Verfahrens hat, darunter auch – aber nicht nur – Luftfahrtunternehmen;
4. „betreffender Mitgliedstaat“ bezeichnet jeden Mitgliedstaat,
  - a) der den betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 die Betriebsgenehmigung erteilt hat, oder

---

<sup>1</sup> 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) nach dessen mit dem betreffenden Drittland geschlossenen Luftverkehrsabkommen, Abkommen über Flugdienste oder anderen Abkommen mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste die betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union tätig sind;
5. „Drittlandstelle“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck oder jede amtliche Stelle mit oder ohne eigene Rechtspersönlichkeit, die der Gerichtsbarkeit eines Drittlands unterliegt, unabhängig davon, ob sie der staatlichen Kontrolle eines Drittlands untersteht, und die unmittelbar oder mittelbar an Luftverkehrsdiensten oder damit zusammenhängenden Diensten oder an der Bereitstellung von Infrastrukturen oder Diensten, die zur Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten oder damit zusammenhängenden Diensten verwendet werden, beteiligt ist;
6. „wettbewerbsverzerrende Praktiken“ bezeichnet Diskriminierung und Subventionen;
7. „drohende Schädigung“ bezeichnet eine Bedrohung, deren Weiterentwicklung zu einer Schädigung klar vorhersehbar, sehr wahrscheinlich und unmittelbar bevorstehend ist und die sich ohne berechtigten Zweifel auf eine Handlung oder Entscheidung eines Drittlandes oder einer Drittlandstelle zurückführen lässt;

8. „Diskriminierung“ bezeichnet jede durch keine objektiven Gründe gerechtfertigte Differenzierung in Bezug auf die Bereitstellung der zur Durchführung von Luftverkehrsdiensten 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 Durchführung von Luftverkehrsdiensten;
9. „Subvention“ bezeichnet einen finanziellen Beitrag, der
- a) durch eine staatliche oder sonstige öffentliche Stelle eines Drittlands in einer der folgenden Formen gewährt wird:
    - i) 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);
    - ii) normalerweise einer staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stelle zustehende Einnahmen, auf die diese Stelle verzichtet oder die von ihr nicht erhoben werden (etwa eine steuerliche Vorzugsbehandlung oder Steueranreize wie Steuergutschriften);

- iii) Bereitstellung oder Bezug von Waren oder Dienstleistungen durch eine staatliche oder sonstige öffentliche Stelle, auch Unternehmen in öffentlicher Hand;
  - iv) durch eine staatliche oder sonstige öffentliche Stelle erbrachte Leistung an einen Fördermechanismus oder Betrauung – seitens dieser Stelle – einer privaten Einrichtung mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der unter den Ziffern i, ii und iii genannten Aufgaben, die normalerweise der öffentlichen Hand obliegen, oder Erteilung einer entsprechenden Anweisung, wobei in der Praxis kein Unterschied zu den normalerweise von staatlichen Stellen befolgten Vorgehensweisen besteht;
- b) einen Vorteil gewährt; und
  - c) 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;
10. „Luftfahrtunternehmen der Union“ bezeichnet ein Luftfahrtunternehmen mit einer von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erteilten gültigen Betriebsgenehmigung;
11. „betreffendes Luftfahrtunternehmen der Union“ bezeichnet das Luftfahrtunternehmen, das mutmaßlich gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b eine Schädigung oder drohende Schädigung erfahren hat.

*Artikel 3*  
*Unionsinteresse*

- (1) Das Unionsinteresse für die Zwecke des Artikels 13 Absatz 2 Buchstabe b wird von der Kommission unter Würdigung aller unterschiedlichen Interessen, die in der jeweiligen Situation relevant sind und insgesamt betrachtet werden, ermittelt. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wird der Notwendigkeit, die Verbraucherinteressen zu schützen und eine hochwertige Verkehrsanbindung für die Fluggäste und die Union zu wahren, Vorrang eingeräumt. Im Kontext der gesamten Luftverkehrskette kann die Kommission auch die relevanten sozialen Faktoren berücksichtigen. Die Kommission trägt auch der Notwendigkeit Rechnung, wettbewerbsverzerrende Praktiken zu beseitigen, einen effektiven und fairen Wettbewerb wiederherzustellen und jegliche Verzerrung des Binnenmarkts zu vermeiden.
  
- (2) Das Unionsinteresse wird auf der Grundlage einer wirtschaftlichen Analyse seitens der Kommission ermittelt. Die Kommission stützt diese Analyse auf die bei den betroffenen Parteien erhobenen Informationen. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses bemüht die Kommission sich auch um die Erhebung aller anderen von ihr für notwendig erachteten Informationen und berücksichtigt insbesondere die in Artikel 12 Absatz 1 aufgeführten Faktoren. Informationen werden nur berücksichtigt, wenn dazu konkrete Beweise vorgelegt werden, die ihre Richtigkeit bestätigen.

- (3) Eine Ermittlung des Unionsinteresses für die Zwecke des Artikels 13 Absatz 2 Buchstabe b wird nur dann vorgenommen, wenn allen betroffenen Parteien entsprechend der in Artikel 4 Absatz 8 Buchstabe b vorgegebenen Fristen Gelegenheit gegeben wurde, sich zu melden, ihre Standpunkte schriftlich vorzulegen, der Kommission Informationen zu unterbreiten oder eine Anhörung durch die Kommission zu beantragen. Anträge auf eine Anhörung müssen eine Darlegung der für das Unionsinteresse relevanten Gründe, zu denen die betreffenden Parteien angehört werden wollen, enthalten.
- (4) Die in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels genannten betroffenen Parteien können beantragen, dass ihnen die Sachverhalte und Erwägungen, auf die sich die Entscheidungen voraussichtlich stützen werden, zugänglich gemacht werden. Diese Informationen werden so weit wie möglich – im Einklang mit Artikel 8 und unbeschadet späterer Entscheidungen der Kommission – zugänglich gemacht.
- (5) Die in Absatz 2 genannte wirtschaftliche Analyse wird dem Europäischen Parlament und dem Rat informationshalber übermittelt.

## **Kapitel II**

### **Gemeinsame Verfahrensvorschriften**

#### *Artikel 4*

#### *Einleitung von Verfahren*

- (1) Ein Untersuchungsverfahren wird eingeleitet, wenn von einem Mitgliedstaat, einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Union oder einem Verband von Luftfahrtunternehmen der Union eine schriftliche Beschwerde eingereicht wurde, oder auf eigene Initiative der Kommission, sofern Anscheinsbeweise das Vorliegen sämtlicher folgender Umstände begründen:
  - a) eine wettbewerbsverzerrende Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle;
  - b) eine Schädigung oder drohende Schädigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der Union; und
  - c) ein kausaler Zusammenhang zwischen der mutmaßlichen Praxis und der mutmaßlichen Schädigung oder mutmaßlich drohenden Schädigung.
  
- (2) 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 zügig, um festzustellen, ob die Beweise ausreichen, um die Einleitung einer Untersuchung nach Absatz 1 zu rechtfertigen.
- (4) Die Kommission beschließt, keine Untersuchung einzuleiten, wenn die in der Beschwerde vorgetragene Sachverhalte weder ein systemisches Problem darstellen noch erhebliche Auswirkungen auf ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen der Union haben.
- (5) Beschließt die Kommission, keine Untersuchung einzuleiten, so teilt sie dies dem Beschwerdeführer und allen Mitgliedstaaten mit. Die übermittelten Informationen enthalten die Gründe für die Entscheidung. Diese Informationen werden ferner gemäß Artikel 17 dem Europäischen Parlament zugeleitet.
- (6) Reichen die vorgelegten Beweise für die Zwecke des Absatzes 1 nicht aus, so teilt die Kommission dies dem Beschwerdeführer innerhalb von 60 Tagen nach Eingang der Beschwerde mit. Der Beschwerdeführer hat 45 Tage Zeit, zusätzliche Beweise vorzulegen. Legt der Beschwerdeführer innerhalb dieser Frist keine neuen Beweise vor, so kann die Kommission beschließen, keine Untersuchung einzuleiten.

- (7) Vorbehaltlich der Absätze 4 und 6 entscheidet die Kommission innerhalb eines Zeitraums von höchstens fünf Monaten nach Einreichung der Beschwerde darüber, ob sie eine Untersuchung nach Absatz 1 einleitet.
- (8) Gelangt die Kommission vorbehaltlich des Absatzes 4 zu der Auffassung, dass die Beweise ausreichen, um die Einleitung einer Untersuchung zu rechtfertigen, so geht sie wie folgt vor:
- a) Sie leitet das Verfahren ein und teilt dies den Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament 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 vorgeworfen wird und wie sich die mutmaßliche Schädigung oder drohende Schädigung gestaltet, welche Luftfahrtunternehmen der Union davon betroffen sind und innerhalb welcher Frist betroffene Parteien sich melden, schriftlich ihre Standpunkte einbringen, Informationen einreichen oder beantragen können, von der Kommission angehört zu werden. Diese Frist beträgt mindestens 30 Tage;

- 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 16 eingesetzten Ausschuss über die Einleitung der Untersuchung.
- (9) 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 5*

#### *Untersuchung*

- (1) Nach Einleitung des Verfahrens nimmt die Kommission eine Untersuchung auf.
- (2) Die Untersuchung dient der Feststellung, ob die von einem Drittland oder einer Drittlandstelle verfolgte wettbewerbsverzerrende Praxis die betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union geschädigt hat oder zu schädigen droht.

- (3) Erhält die Kommission im Laufe der Untersuchung gemäß Absatz 2 dieses Artikels Beweise dafür, dass sich eine Praxis möglicherweise negativ auf die Luftverkehrs-anbindung einer bestimmten Region, eines bestimmten Mitgliedstaats oder einer bestimmten Gruppe von Mitgliedstaaten und damit auf Fluggäste auswirken könnte, so werden diese Beweise bei der Ermittlung des Unionsinteresses gemäß Artikel 3 berücksichtigt.
- (4) Die Kommission holt alle Informationen ein, die sie für die Durchführung der Untersuchung als notwendig erachtet, und prüft die Richtigkeit der Informationen, die sie von den betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union oder von dem betreffenden Drittland, von einer betroffenen Partei oder der betreffenden Drittlandstelle erhalten oder angefordert hat.
- (5) Unvollständige nach Absatz 4 vorgelegte Informationen werden berücksichtigt, sofern sie weder falsch noch irreführend sind.
- (6) Werden Beweise oder Informationen nicht akzeptiert, so wird die auskunftgebende Partei unverzüglich über die Gründe dafür unterrichtet und erhält die Möglichkeit, innerhalb einer festgesetzten Frist weitere Erläuterungen zu geben.

- (7) Die Kommission kann die betreffenden Mitgliedstaaten ersuchen, sie bei der Untersuchung zu unterstützen. Sie treffen auf ein solches Ersuchen der Kommission insbesondere die erforderlichen Maßnahmen, um die Kommission durch die Bereitstellung relevanter und verfügbarer Informationen bei der Untersuchung zu unterstützen. Auf Ersuchen der Kommission bemühen sich die Mitgliedstaaten, zu den relevanten Überprüfungen und Analysen beizutragen.
- (8) Sofern es notwendig erscheint, kann die Kommission Untersuchungen im Hoheitsgebiet eines Drittlands durchführen, sofern die betreffende Drittlandstelle ihre Zustimmung erteilt hat und die Regierung des betreffenden Drittlands hierüber förmlich unterrichtet worden ist und keine Einwände erhoben hat.
- (9) 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.
- (10) 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 der betreffenden Mitgliedstaaten vorbehalten sind, und sofern diese Informationen nicht vertraulich im Sinne von Artikel 8 sind und sie dies schriftlich bei der Kommission beantragt haben.

*Artikel 6*  
*Aussetzung*

- (1) Die Kommission kann die Untersuchung aussetzen, wenn es angemessener erscheint, die wettbewerbsverzerrende Praxis ausschließlich im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens zu behandeln, das mit einem geltenden Luftverkehrsabkommen oder Abkommen über Flugdienste, dessen Vertragspartei die Union ist, oder einem anderen Abkommen mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste, dessen Vertragspartei die Union ist, eingerichtet worden ist. Die Kommission teilt den Mitgliedstaaten die Aussetzung der Untersuchung mit.

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

- a) In dem nach dem geltenden Luftverkehrsabkommen oder dem geltenden Abkommen über Flugdienste oder einem anderen Abkommen mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste durchgeführten Verfahren wurde festgestellt, dass ein Verstoß seitens der anderen Vertragspartei oder der anderen Vertragsparteien des Abkommens vorliegt, und diese Feststellung ist endgültig und verbindlich für die betreffende Vertragspartei oder die betreffenden Vertragsparteien, aber es wurden nicht umgehend oder innerhalb der im einschlägigen Verfahren festgelegten Frist Abhilfemaßnahmen getroffen;
- b) die wettbewerbsverzerrende Praxis wurde nicht innerhalb von zwölf Monaten ab dem Tag der Aussetzung der Untersuchung beseitigt.

- (2) Die Kommission setzt die Untersuchung aus, wenn innerhalb von 15 Tagen ab dem Tag der Mitteilung der Einleitung der Untersuchung
- a) alle in Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe b genannten betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission ihre Absicht mitgeteilt haben, die wettbewerbsverzerrende Praxis ausschließlich im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens zu behandeln, das für das Luftverkehrsabkommen, das Abkommen über Flugdienste oder für ein anderes Abkommen mit Bestimmungen über Luftverkehrsdienste gilt, das sie mit dem betreffenden Drittstaat geschlossen haben; und
  - b) keiner der in Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe a genannten Mitgliedstaaten einen Einwand erhoben hat.

In diesen Fällen der Aussetzung gilt Artikel 7 Absätze 1 und 2.

- (3) Die Kommission kann die Untersuchung wieder aufnehmen, wenn einer der folgenden Fälle vorliegt:
- a) Die in Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe b genannten betreffenden Mitgliedstaaten haben das Streitbeilegungsverfahren nach dem jeweiligen internationalen Abkommen nicht innerhalb von drei Monaten ab dem Tag der Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe a eingeleitet;

- b) die in Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe b genannten betreffenden Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, dass das Ergebnis des in Absatz 2 dieses Artikels genannten Streitbeilegungsverfahrens nicht ordnungsgemäß und zügig durchgesetzt wurde;
- c) alle betreffenden Mitgliedstaaten ersuchen die Kommission, die Untersuchung wiederaufzunehmen;
- d) die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die wettbewerbsverzerrende Praxis nicht innerhalb von zwölf Monaten nach dem Tag der in Absatz 2 Buchstabe a genannten Mitteilung seitens der betreffenden Mitgliedstaaten beseitigt worden ist;
- e) in den in Artikel 11 Absatz 3 vorgesehenen dringenden Fällen, wenn die wettbewerbsverzerrende Praxis nicht innerhalb von neun Monaten nach dem Tag der in Absatz 2 Buchstabe a dieses Artikels genannten Mitteilung seitens der in Artikel 2 Nummer 4 Buchstabe b genannten betreffenden Mitgliedstaaten beseitigt worden ist; auf Ersuchen eines betreffenden Mitgliedstaats kann diese Frist von der Kommission in gebührend gerechtfertigten Fällen um höchstens drei Monate verlängert werden.



*Artikel 7*  
*Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten*  
*bei unter Kapitel III fallenden Verfahren*

- (1) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über alle einschlägigen Sitzungen, die im Rahmen des Luftverkehrsabkommens oder Abkommens über Flugdienste oder einer in einem anderen Abkommen, das er mit dem betreffenden Drittland geschlossen hat, enthaltenen Bestimmung über Luftverkehrsdienste 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.
  
- (2) Der betreffende Mitgliedstaat hält die Kommission über die Durchführung jeglicher Streitbeilegungsverfahren, die in einem Luftverkehrsabkommen oder einem Abkommen über Flugdienste oder einer in einem anderen Abkommen, das er mit dem betreffenden Drittland geschlossen hat, enthaltenen Bestimmung über Luftverkehrsdienste vorgesehen sind, auf dem Laufenden und lädt die Kommission gegebenenfalls zur Teilnahme an diesen Sitzungen ein. Die Kommission kann von dem betreffenden Mitgliedstaat weitere Informationen anfordern.

*Artikel 8*  
*Vertraulichkeit*

- (1) Die Kommission behandelt bei Vorliegen einer entsprechenden Begründung alle Informationen als vertraulich, 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 an der Untersuchung beteiligten Parteien auf vertraulicher Grundlage für eine Untersuchung zur Verfügung gestellt werden.
- (2) Betroffene Parteien, die vertrauliche Informationen übermitteln, müssen eine nichtvertrauliche Zusammenfassung dieser Informationen bereitstellen. Diese Zusammenfassungen müssen ausführlich genug sein, um ein angemessenes Verständnis des wesentlichen Inhalts der vertraulich zur Verfügung gestellten Informationen zu 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. Dieser Absatz schließt nicht aus, dass die im Zusammenhang mit einer Untersuchung erhaltenen Informationen für die Zwecke der Einleitung einer anderen Untersuchung auf der Grundlage dieser Verordnung verwendet werden können.
- (4) Die Kommission und die Mitgliedstaaten, einschließlich ihrer jeweiligen Bediensteten, 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 ist der Auskunftgeber nicht bereit, 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 betroffenen Parteien an der Wahrung ihrer Geschäfts- oder Staatsgeheimnisse Rechnung.
- (7) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen und angemessenen Maßnahmen, die die Vertraulichkeit der für die Anwendung dieser Verordnung relevanten Informationen gewährleisten sollen, sofern diese Maßnahmen mit den Bestimmungen dieser Verordnung vereinbar sind.

#### *Artikel 9*

##### *Grundlage der Tatsachenfeststellung bei Verweigerung der Zusammenarbeit*

Wird der Zugang zu notwendigen Informationen verweigert oder innerhalb der in dieser Verordnung festgelegten Fristen auf andere Weise nicht gewährt oder wird die Untersuchung erheblich behindert, so können die vorläufigen oder endgültigen Feststellungen, die positiv oder negativ ausfallen können, anhand der verfügbaren Sachverhalte und Beweise getroffen. Stellt die Kommission fest, dass falsche oder irreführende Informationen vorgelegt wurden, so bleiben diese Informationen unberücksichtigt.

*Artikel 10*  
*Bekanntgabe*

- (1) Die Kommission gibt dem betreffenden Drittland, der betreffenden Drittlandstelle und dem betreffenden Luftfahrtunternehmen eines Drittlands sowie dem Beschwerdeführer, den betroffenen Parteien, den Mitgliedstaaten und den betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union spätestens einen Monat vor der Einberufung des in Artikel 16 genannten Ausschusses gemäß Artikel 13 Absatz 2 oder Artikel 14 Absatz 1 die wesentlichen Sachverhalte und Erwägungen bekannt, auf deren Grundlage sie beabsichtigt, Abhilfemaßnahmen zu erlassen oder das Verfahren ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen einzustellen.
- (2) Die Bekanntgabe gemäß Absatz 1 berührt nicht das Recht der Kommission, zu einem späteren Zeitpunkt einen Beschluss zu fassen. Beabsichtigt die Kommission, einen solchen Beschluss auf zusätzliche oder andere Sachverhalte und Erwägungen zu stützen, so werden diese so bald wie möglich bekanntgegeben.
- (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, so kann eine kürzere Frist gesetzt werden.

## *Artikel 11*

### *Dauer des Verfahrens und Aussetzung*

- (1) Das Verfahren ist innerhalb von 20 Monaten abzuschließen. In hinreichend begründeten Fällen kann diese Frist verlängert werden. Im Falle einer Aussetzung des Verfahrens nach Absatz 4 wird der Zeitraum der Aussetzung nicht zur Dauer des Verfahrens gerechnet.
- (2) Die Untersuchung ist innerhalb von 12 Monaten abzuschließen. In hinreichend begründeten Fällen kann diese Frist verlängert werden. Im Falle einer Aussetzung der Untersuchung gemäß Artikel 6 wird der Zeitraum der Aussetzung nicht zur Dauer der Untersuchung gerechnet. Wird der Zeitraum für die Untersuchung verlängert, so wird die Dauer der Verlängerung der Gesamtdauer des Verfahrens gemäß Absatz 1 dieses Artikels hinzugerechnet.
- (3) In dringenden Fällen, das heißt in Fällen, in denen nach vom Beschwerdeführer oder von den betroffenen Parteien vorgelegten klaren Beweisen die Schädigung von Luftfahrtunternehmen der Union möglicherweise irreversibel ist, kann das Verfahren auf neun Monate verkürzt werden.

- (4) Die Kommission setzt das Verfahren aus, wenn das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle entscheidende Schritte eingeleitet hat, um die wettbewerbsverzerrende Praxis oder die Schädigung oder die drohende Schädigung der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union zu beseitigen.
- (5) In den in Absatz 4 aufgeführten Fällen nimmt die Kommission das Verfahren wieder auf, wenn die wettbewerbsverzerrende Praxis, die Schädigung oder die drohende Schädigung der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union innerhalb einer angemessenen Frist, die keinesfalls länger als sechs Monate betragen darf, nicht beseitigt wurde.

## **Kapitel III**

### **Wettbewerbsverzerrende Praktiken**

#### *Artikel 12*

#### *Feststellung der Schädigung oder der drohenden Schädigung*

- (1) Die Feststellung einer Schädigung für die Zwecke dieses Kapitels stützt sich auf Beweise und berücksichtigt die relevanten Faktoren, insbesondere:
  - a) die Situation 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 den Märkten der betroffenen Flugdienste, vor allem in Hinblick auf das Preisniveau, Kapazität und Frequenz der Luftverkehrsdienste oder die Netzauslastung.
- (2) Die Feststellung einer drohenden Schädigung muss auf klaren Beweisen beruhen und darf sich nicht lediglich auf Behauptungen, Vermutungen oder entfernte Möglichkeiten stützen. Die Weiterentwicklung zu einer Schädigung muss klar vorhersehbar, sehr wahrscheinlich und unmittelbar bevorstehend sein und ohne jeden berechtigten Zweifel einer Handlung oder Entscheidung eines Drittlandes oder einer Drittlandstelle zugeschrieben werden können.
- (3) Bei der Feststellung einer drohenden Schädigung werden unter anderem folgende Faktoren berücksichtigt:
- a) die absehbare Entwicklung der Situation der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union, vor allem in Hinblick auf Dienstfrequenz, Kapazitätsauslastung, Auswirkung auf das Netz, Umsatz, Marktanteil, Gewinn, Rentabilität, Investitionen und Beschäftigung;
  - b) die absehbare Entwicklung der allgemeinen Situation auf den Märkten der potenziell betroffenen Luftverkehrsdienste, vor allem in Hinblick auf das Preisniveau, Kapazität und Frequenz der Luftverkehrsdienste oder die Netzauslastung.



Obwohl keiner der in den Buchstaben a und b aufgeführten Faktoren für sich genommen notwendigerweise ausschlaggebend ist, müssen alle berücksichtigten Faktoren zusammen zu der Schlussfolgerung führen, dass eine weitere wettbewerbsverzerrende Praxis unmittelbar bevorsteht und dass ohne die Einführung von Maßnahmen eine Schädigung verursacht würde.

- (4) Die Kommission legt einen Untersuchungszeitraum fest, der den Zeitraum umfasst, in dem die Schädigung mutmaßlich stattgefunden hat, aber nicht darauf begrenzt ist, und analysiert die einschlägigen Beweise in Bezug auf diesen Zeitraum.
- (5) Ist die Schädigung oder die drohende Schädigung 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.

### *Artikel 13*

#### *Einstellung ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen*

- (1) Die Kommission stellt die Untersuchung ohne den Erlass von Abhilfemaßnahmen ein, wenn die Beschwerde zurückgezogen wird, es sei denn, die Kommission setzt die Untersuchung auf eigene Initiative fort.

- (2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, die die nach Artikel 5 durchgeführte Untersuchung in folgenden Fällen einstellen, ohne Abhilfemaßnahmen zu erlassen:
- a) Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass einer der folgenden Sachverhalte nicht festgestellt werden konnte:
    - i) das Bestehen einer wettbewerbsverzerrenden Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle;
    - ii) das Bestehen einer Schädigung oder einer drohenden Schädigung der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union;
    - iii) das Bestehen eines kausalen Zusammenhangs zwischen der Schädigung oder der drohenden Schädigung und der betreffenden Praxis;
  - b) die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass der Erlass von Abhilfemaßnahmen nach Artikel 14 dem Unionsinteresse zuwiderliefe;
  - c) das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle hat die wettbewerbsverzerrende Praxis beendet; oder
  - d) das betreffende Drittland oder die betreffende Drittlandstelle hat die Schädigung oder die drohende Schädigung der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union beseitigt.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 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 14*

#### *Abhilfemaßnahmen*

- (1) Unbeschadet des Artikels 13 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Abhilfemaßnahmen, wenn bei der nach Artikel 5 durchgeführten Untersuchung festgestellt wurde, dass die wettbewerbsverzerrende Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle die betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union geschädigt hat.

Die Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der in Absatz 3 Buchstabe a des vorliegenden Artikels genannten Abhilfemaßnahmen werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der in Absatz 3 Buchstabe b des vorliegenden Artikels genannten Abhilfemaßnahmen werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 und 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (2) Unbeschadet des Artikels 13 kann die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Abhilfemaßnahmen erlassen, wenn bei der nach Artikel 5 durchgeführten Untersuchung festgestellt wurde, dass die wettbewerbsverzerrende Praxis eines Drittlands oder einer Drittlandstelle eine drohende Schädigung der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union im Einklang mit Artikel 12 Absatz 2 und Absatz 3 verursacht. Diese Abhilfemaßnahmen treten erst in Kraft, wenn die drohende Schädigung sich zu einer tatsächlichen Schädigung weiterentwickelt hat.

Die Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der in Absatz 3 Buchstabe a des vorliegenden Artikels genannten Abhilfemaßnahmen werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der in Absatz 3 Buchstabe b des vorliegenden Artikels genannten Abhilfemaßnahmen werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 und 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Abhilfemaßnahmen sind den von dieser wettbewerbsverzerrenden Praxis profitierenden Luftfahrtunternehmen eines Drittlands in einer der folgenden Formen aufzuerlegen:

- a) finanzielle Abgaben;

- b) operative Maßnahmen von gleichem oder geringerem Wert, etwa die Aussetzung von Zugeständnissen, von geschuldeten Leistungen oder von anderen Rechten von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern. Dabei wird wechselseitigen operativen Maßnahmen der Vorrang eingeräumt, sofern sie nicht dem Unionsinteresse zuwiderlaufen oder mit Rechtsvorschriften der Union oder mit internationalen Verpflichtungen unvereinbar sind.
- (4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Abhilfemaßnahmen dürfen das für den Ausgleich der Schädigung der betreffenden Luftfahrtunternehmen der Union Notwendige nicht überschreiten. Daher können diese Maßnahmen auf ein bestimmtes geografisches Gebiet beschränkt oder zeitlich begrenzt werden.
- (5) Die Abhilfemaßnahmen dürfen nicht in der Aussetzung oder Beschränkung von Verkehrsrechten bestehen, die ein Mitgliedstaat einem Drittland gemäß einem Luftverkehrsabkommen, einem Abkommen über Flugdienste oder einer in einem anderen Abkommen, das er mit dem betreffenden Drittland geschlossen hat, enthaltenen Bestimmung über Luftverkehrsdienste gewährt hat.
- (6) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Abhilfemaßnahmen dürfen nicht dazu führen, dass die Union oder die betreffenden Mitgliedstaaten die mit dem betreffenden Drittland geschlossenen Luftverkehrsabkommen oder Abkommen über Flugdienste oder eine in einem Handelsabkommen oder in einem anderen Abkommen, das er mit dem betreffenden Drittland geschlossen hat, enthaltene Bestimmung über Luftverkehrsdienste verletzt bzw. verletzen.

- (7) Der Beschluss über den Abschluss der Untersuchung mit Erlass von Abhilfemaßnahmen nach den Absätzen 1 und 2, dem eine Erklärung mit einer Begründung beizufügen ist, wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

### *Artikel 15*

#### *Überprüfung der Abhilfemaßnahmen*

- (1) Die in Artikel 14 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 Überprüfungsverfahren nach den Absätzen 2, 3 und 4 des vorliegenden Artikels Anwendung. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und 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 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 erlässt Durchführungsrechtsakte, die die in Artikel 14 genannten Abhilfemaßnahmen je nach Sachlage aufheben, ändern oder aufrechterhalten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## **Kapitel IV**

### **Schlussbestimmungen**

#### *Artikel 16*

#### *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.

- (3) Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

*Artikel 17*

*Berichterstattung und Informationen*

- (1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat regelmäßig über die Anwendung und Durchführung dieser Verordnung Bericht. Unter gebührender Berücksichtigung des Schutzes vertraulicher Informationen im Sinne von Artikel 8 umfasst der Bericht Informationen über die Anwendung der Abhilfemaßnahmen, die Einstellung von Untersuchungen ohne Abhilfemaßnahmen, Überprüfungen der Abhilfemaßnahmen und die Zusammenarbeit mit Mitgliedstaaten, betroffenen Parteien und Drittländern.
- (2) Das Europäische Parlament und der Rat können die Kommission einladen, Fragen in Bezug auf die Anwendung dieser Verordnung vorzustellen und zu erläutern.



*Artikel 18*  
*Aufhebung*

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

*Artikel 19*  
*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 ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

---