



Brüssel, den 9. April 2021
(OR. en)

7665/21

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0082 (NLE)

AVIATION 68
RELEX 279
OC 6

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	8. April 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2021) 156 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss – im Namen der Union – des Luftverkehrsabkommens zwischen dem Staat Katar einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2021) 156 final**.

Anl.: **COM(2021) 156 final**



Brüssel, den 8.4.2021
COM(2021) 156 final

2021/0082 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Abschluss – im Namen der Union – des Luftverkehrsabkommens zwischen dem Staat Katar einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Das Luftverkehrsabkommen zwischen dem Staat Katar (im Folgenden „Katar“) und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten (im Folgenden das „Abkommen“) wurde von der Kommission im Rahmen eines vom Rat am 7. Juni 2016 erteilten Mandats ausgehandelt. Am [xx] unterzeichneten die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten einerseits und Katar andererseits das Abkommen, mit dem unter anderem mehr Möglichkeiten für den internationalen Luftverkehr geschaffen, hohe Standards der Missbrauchsverhinderung auf offenen Märkten gewährleistet und so möglichst große Vorteile für die Verbraucher, die gesamte Wertschöpfungskette des Luftverkehrs und die Arbeitnehmer erreicht werden sollten.

• Allgemeiner Kontext

In den Verhandlungsdirektiven wurde als allgemeines Ziel die Aushandlung eines umfassenden Luftverkehrsabkommens festgelegt, das darauf abzielt, den Marktzugang schrittweise und gegenseitig zu öffnen, die Regulierungszusammenarbeit und -konvergenz zu verbessern sowie einen fairen Wettbewerb und Transparenz zu gewährleisten.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der Abschluss eines umfassenden EU-Luftverkehrsabkommens ist ein wichtiges Element bei der Entwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der EU, wie in den Mitteilungen der Kommission COM(2012) 556 final „Die Luftfahrtaußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen“ und COM(2015) 598 final „Eine Luftfahrtstrategie für Europa“ erläutert: Katar ist einer der am schnellsten wachsenden Märkte außerhalb der EU. Beinahe alle Mitgliedstaaten gewähren bereits vor der Unterzeichnung des Abkommens einen umfassenden Marktzugang aufgrund ihrer bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen mit Katar. In diesen bilateralen Abkommen fehlen jedoch geeignete Bestimmungen über wesentliche Elemente zur Missbrauchsverhinderung auf einem liberalisierten Markt, z. B. in Bezug auf fairen Wettbewerb, Transparenz oder soziale Aspekte, die aber nun alle in dem EU-Abkommen enthalten sind.

• Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen der zwischen Mitgliedstaaten und Katar bestehenden bilateralen Abkommen vor. Bestehende Verkehrsrechte, die aus diesen bilateralen Abkommen abgeleitet werden und nicht unter dieses Abkommen fallen, können jedoch weiterhin ausgeübt werden, vorausgesetzt, es findet keine Diskriminierung zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Staatsangehörigen statt.

Die Verordnung (EU) 2019/712 zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr schreibt vor, dass bei allen auf ihrer Grundlage erlassenen Maßnahmen die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden müssen, was auch die Verpflichtungen aus diesem Abkommen einschließt.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen mit einzelnen Mitgliedstaaten vor. Das Abkommen schafft gleichzeitig für alle Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union unmittelbar gleiche und einheitliche Bedingungen für den Marktzugang und legt einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit und -konvergenz zwischen der Europäischen Union und Katar in Bereichen von zentraler Bedeutung für einen sicheren und effizienten Betrieb des Luftverkehrs fest. Diese Regelungen können nur auf Ebene der Union umgesetzt werden.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Union erreicht werden:

Das Abkommen ermöglicht die gleichzeitige Ausweitung seiner Bestimmungen auf die 28 Mitgliedstaaten, die diskriminierungsfreie Anwendung der gleichen Vorschriften und Vorteile für alle Luftfahrtunternehmen der Union ohne Ansehen ihrer Staatszugehörigkeit. Es enthält umfassende Bestimmungen über Beihilfen, wettbewerbswidrige Praktiken und Transparenz sowie robuste Mechanismen zu deren Durchsetzung und trägt so zu gleichen Wettbewerbsbedingungen für Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Katar sowie zwischen der EU und anderen Zielen, beispielsweise in Asien, die über Katar angefliegen werden, bei. Keines der bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten enthält vergleichbare Bestimmungen.

Ferner ermöglicht es das Abkommen allen Luftfahrtunternehmen der Union, kommerzielle Möglichkeiten wahrzunehmen, z. B. in Bezug auf Bodenabfertigung, Code-Sharing, Intermodalität und freie Preisbildung, und es beseitigt die Anforderung, dass Luftfahrtunternehmen der Union zur Einrichtung lokaler Büros in Katar mit einem lokalen Sponsor zusammenarbeiten müssen. Überdies enthält es Bestimmungen zu sozialen Aspekten, die den in internationalen Handelsabkommen der EU enthaltenen Bestimmungen entsprechen und die die Vertragsparteien verpflichten, die Sozial- und Beschäftigungspolitik im Einklang mit ihren internationalen Verpflichtungen, insbesondere im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), zu verbessern. Keines der bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten enthält vergleichbare Bestimmungen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Ein Gemeinsamer Ausschuss, der sich aus Vertretern der Kommission und der Mitgliedstaaten und Vertretern Katars zusammensetzt, wurde eingerichtet, um Fragen der Anwendung des Abkommens zu erörtern. Der Gemeinsame Ausschuss fördert so den Austausch von Sachverständigen und kann potenzielle Bereiche für eine Weiterentwicklung des Abkommens prüfen.

Die Mitgliedstaaten erfüllen weiterhin die herkömmlichen Verwaltungsaufgaben, die ihnen im internationalen Luftverkehr zufallen, jedoch nach einheitlich angewendeten gemeinsamen Regeln.

- **Wahl des Instruments**

Internationales Abkommen.

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

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Gemäß Artikel 218 Absatz 4 AEUV hat die Kommission die Verhandlungen in Abstimmung mit einem Sonderausschuss geführt. Die Interessenträger aus der gesamten Wertschöpfungskette des Luftverkehrs und die Sozialpartner, insbesondere Gewerkschaften, sind während der Verhandlungen ebenfalls konsultiert worden. Im Rahmen dieses Verfahrens abgegebene Bemerkungen wurden berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Entfällt.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Entfällt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Europäischen Union.

5. WEITERE ANGABEN

- **Zusammenfassung des vorgeschlagenen Abkommens**

Das Abkommen umfasst einen Hauptteil, der die Kerngrundsätze enthält, und zwei Anhänge: Anhang I enthält Übergangsbestimmungen und Anhang II Bestimmungen über die geografische Anwendbarkeit der Verkehrsrechte der 5. Freiheit für Nurfracht-Dienste.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Abschluss – im Namen der Union – des Luftverkehrsabkommens zwischen dem Staat Katar einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a und Artikel 218 Absatz 7,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß dem Beschluss XXXX/XX des Rates wurde das Luftverkehrsabkommen zwischen dem Staat Katar einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits vorbehaltlich seines Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt am XX unterzeichnet.
- (2) Das Abkommen ist von allen Mitgliedstaaten ratifiziert worden.
- (3) Das Abkommen sollte im Namen der Union genehmigt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Das Luftverkehrsabkommen zwischen dem Staat Katar einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits (im Folgenden das „Abkommen“) wird im Namen der Union genehmigt.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates bestellt die Person, die befugt ist, die Genehmigungsurkunde nach Artikel 29 des Abkommens im Namen der Union zu hinterlegen, um der Zustimmung der Union zur Bindung durch das Abkommen Ausdruck zu verleihen.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*