Bundesrat **Drucksache** 288/02
28.03.02

EU - Vk - Wi

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schutz vor Subventionierung und unlauterer Preisbildung bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten von Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind
KOM(2002) 110 endg.; Ratsdok. 7286/02

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 28. März 2002 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 14. März 2002 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 885/01 = AE-Nr. 013257 und
AE-Nr. 991637.

BEGRÜNDUNG

EINLEITUNG

1. Die Luftverkehrsbranche der Gemeinschaft sieht sich einer kritischen Herausforderung gegenüber: Sie muss mit Luftfahrtunternehmen aus Drittländern konkurrieren, die großzügige Subventionen erhalten, während die Branche in der Gemeinschaft strengen Regeln für staatliche Beihilfen unterliegt.[1]

2. Die jetzt in manchen Teilen der Branche eingetretene Krise hat Regierungen von Drittländern dazu veranlasst, ihre Luftfahrtunternehmen auf eine Weise zu subventionieren, die dazu geeignet ist, Wettbewerbsverzerrungen herbeizuführen.[2] Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft haben darüber informiert, dass diese Drittlandsunternehmen Druck auf die Flugpreise ausüben, dem sie nicht begegnen können.

3. Auch ist die Subventionierung nicht die einzige Art staatlicher Einflussnahme, die zu Verzerrungen im internationalen Luftverkehr führen kann. Die Flugpreise gemeinschaftsfremder Luftfahrtunternehmen können sich wegen der Tatsache, dass die Unternehmen vom Staat kontrolliert werden, und nicht nur aufgrund offener Subventionierung auf unlauterem Niveau bewegen. Subventionen fremder Staaten an Luftfahrtunternehmen, die sie selbst kontrollieren, ließen sich auch nur sehr schwer feststellen.

4. Einige Drittländer haben Rechtsinstrumente eingeführt, um solchen Situationen zu begegnen.[3] Die Gemeinschaft hat für den Bereich der Schifffahrt ebenfalls Abhilfemaßnahmen im Fall unlauterer Preisbildung vorgesehen.[4] Für den Bereich des Luftverkehrs gibt es auf Gemeinschaftsebene derzeit jedoch keine entsprechende Möglichkeit. Einzige Handhabe sind derzeit zweiseitige Luftverkehrsabkommen, die aber häufig sowohl hinsichtlich des Anwendungsbereichs als auch der Abhilfemaßnahmen nicht dazu in die Lage versetzen, schnell und umfassend gegen Subventionierung und unlautere Preisbildung vorzugehen.[5] Selbst wenn bislang einer der Mitgliedstaaten in der Lage gewesen wäre, Maßnahmen im Rahmen seiner zweiseitigen Luftverkehrsabkommen zu ergreifen, hätte dies die Unterschiede bei der

---

1 Mitteilung der Kommission vom 20. Mai 1999 über den Luftverkehrsbinnenmarkt (KOM(1999) 182 endg.) und die Leitlinien von 1994 über staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5).

2 Mitteilung der Kommission vom 10. Oktober 2001 über die Folgen der Attentate in den Vereinigten Staaten auf die Luftverkehrsbranche (KOM(2001) 574 endg.).

3 Beispielsweise kann in den USA der Verkehrsminister Maßnahmen ergreifen, um „der Tätigkeit einer Regierung eines ausländischen Staates oder einer anderen ausländischen Stelle, einschließlich eines ausländischen Luftfahrtunternehmens" entgegenzuwirken, wenn diese Tätigkeit als „wettbewerbswidrige Praxis gegenüber einem Luftfahrtunternehmen" angesehen wird (U.S.C. Section 41310).

4 Verordnung (EWG) Nr. 4057/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschifffahrt (ABl. L 378 vom 31.12.1986).

5 Zurzeit bestehen im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) und insbesondere im Allgemeinen Übereinkommen über den Handel mit Dienstleistungen (GATS) keine Vereinbarungen über den Ausgleich handelsverzerrender Auswirkungen von Subventionen an die internationale Luftverkehrsbranche, und es wurden keine WTO-Regeln zu unlauteren Preisbildungspraktiken von staatlich kontrollierten Luftfahrtunternehmen vereinbart.

Behandlung verschiedener Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nur noch vergrößert.

NOTWENDIGKEIT VON MASSNAHMEN

5. Die vorgeschlagene Rechtsvorschrift soll hier Abhilfe schaffen. Sie wird es möglich machen, Gemeinschaftsmaßnahmen gegen unlauteren Wettbewerb gemeinschaftsfremder Luftfahrtunternehmen auf Strecken nach und von der Gemeinschaft aufgrund wettbewerbsverzerrender Subventionen von Drittländern zu ergreifen. Außerdem wird sie Abhilfe bei unlauteren Preisbildungspraktiken durch staatlich kontrollierte Luftfahrtunternehmen ermöglichen. Fälle werden auf der Grundlage von Branchenbeschwerden geprüft, in denen belegt wird, dass solche Subventionen oder unlauteren Preisbildungspraktiken eine Schädigung auf bestimmten Strecken verursachen. Die Verfahren für die Untersuchung und Entscheidungsfindung basieren hauptsächlich auf bestehenden Praktiken im Bereich des Warenhandels[6], ermöglichen aber eine ausreichende Flexibilität bei der Behandlung von spezifischen Problemen der Luftverkehrsbranche und tragen dem Beschluss 1999/468/EG des Rates Rechnung.

6. Mit dieser Rechtsvorschrift soll die „Waffengleichheit" mit einigen unserer Wettbewerber hinsichtlich des Schutzes vor unlauteren Preisbildungspraktiken im Luftverkehr wieder hergestellt werden. Sie wird aber keine Luftverkehrsabkommen mit Drittländern ersetzen, die für ein wirksames Vorgehen gegen Wettbewerbsverzerrungen genutzt werden können. In Fällen, in denen ein Rechtsinstrument existiert, das eine befriedigende Reaktion ermöglicht, wird dieses Instrument daher Vorrang vor dieser Verordnung haben, die ihm gegenüber subsidiär ist.

ZUSAMMENFASSUNG DES VORSCHLAGS

7. Grundsatz: Die vorgeschlagene Rechtsvorschrift ermöglicht Maßnahmen gegen subventionierte oder bestimmte, zu unlauteren Preisen angebotene und Schädigungen bewirkende Flugverkehrsdienste, die von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen auf bestimmten Strecken nach und von der Gemeinschaft durchgeführt werden. Sie enthält einfache und praktikable materielle und verfahrensrechtliche Regeln, erfordert gleichzeitig jedoch nicht, dass die EG die erprobten Standards im Warenbereich unterschreitet.

8. Erfasste Praktiken: Im Vorschlag wird die Definition der Subvention des WTO-Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen verwendet. Den Handel verfälschende staatliche Subventionen, d. h. Subventionen zugunsten bestimmter Unternehmen oder Sektoren und Exportsubventionen, sind anfechtbar (allgemein gewährte Subventionen, z. B. zugunsten aller Dienstleister, einschließlich Luftfahrtunternehmen, gelten als nicht den Handel verfälschend). Weitgehend übernommen wird auch die Definition unlauterer Preisbildungspraktiken, d. h. die Berechnung von Preisen zu einem Niveau, das unter dem eines niedergelassenen und repräsentativen Luftfahrtunternehmens (oder, falls entsprechende Informationen nicht verfügbar sind, unter dem anhand von Kosten und Gewinnzuschlag anderer, vergleichbarer Luftfahrtunternehmen rechnerisch ermittelten Tarif) liegt.

---

6 Verordnung (EWG) Nr. 2026/97 des Rates vom 6. Oktober 1997 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern (ABl. L 288 vom 21.10.1997).

9. Untersuchung: Der Vorschlag sieht alle Merkmale einer im Warenhandelsbereich üblichen Untersuchung vor, jedoch in vereinfachter und unverbindlicherer Weise. Maßgebende Parameter der Untersuchung sind:

   – Subventionen einer Regierung an begünstigte gemeinschaftsfremde Luftfahrtunternehmen oder unlautere Praktiken staatlich kontrollierter gemeinschaftsfremder Luftfahrtunternehmen,

   – für die Luftverkehrsbranche der Gemeinschaft problematische Strecken.

   Im Entwurf wird die Definition eines „gleichartigen Flugverkehrsdienstes" eingeführt, die jedoch weniger restriktiv als im Bereich des Warenhandels ist. Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft müssten auf derselben oder fast derselben Strecke verkehren wie die gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen, es gibt jedoch keine Einschränkungen hinsichtlich der Art des durchgeführten Verkehrsdienstes. Die Untersuchung erfasst mindestens „einen wesentlichen Teil" der von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erbrachten Verkehrsdienste.

10. Einleitung des Verfahrens: Die Gemeinschaftsbranche ist berechtigt, die Einleitung herbeizuführen, wenn eine ordnungsgemäß belegte Beschwerde im Namen der Gemeinschaftsbranche erfolgt. Außerdem kann die Kommission bei Vorliegen ausreichender Beweise ein Verfahren von Amts wegen einleiten.

11 Rechtliches Gehör: Bei Einleitung des Verfahrens erfolgt eine öffentliche Bekanntmachung, gemeinschaftsfremde Luftfahrtunternehmen und andere Betroffene haben das Recht, angehört zu werden, und die Maßnahmen werden im Amtsblatt veröffentlicht. Vorschriften bezüglich einer verweigerten Zusammenarbeit sind erforderlich, um entsprechende Schlüsse ziehen zu können.

12. Verfahren: Die Mitgliedstaaten werden in jeder Phase des Verfahrens im Rahmen eines beratenden Ausschusses gemäß der Entscheidung 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999[7] konsultiert. Das Kontrollrecht des Europäischen Parlaments nach Artikel 8 des Beschlusses wird ebenfalls gewährleistet.

13. Maßnahmen: Maßnahmen (Ausgleichsabgaben, Verpflichtungen oder andere geeignete Maßnahmen, wie z.B. die Beschränkung von Landerechten) werden jedem Luftfahrtunternehmen gesondert auferlegt. Die Ausgleichsmaßnahme wird in ihrer Höhe auf den Betrag der Subvention hinsichtlich des Nutzens für den Empfänger (oder den Unterschied zwischen dem von einem staatlich kontrollierten gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen tatsächlich berechneten Flugpreis und dem „normalen Flugpreis") oder, sofern niedriger, auf ein zur Beseitigung der Schädigung ausreichendes Niveau begrenzt. Vorläufige Maßnahmen haben eine Laufzeit von sechs Monaten. Maßnahmen können gegebenenfalls überprüft werden. Ähnlich wie im Bereich des Warenhandels gibt es keine Vorschrift darüber, wie Ausgleichsabgaben erhoben werden. In der Praxis könnten die Behörden der Mitgliedstaaten, die eine „Flughafensteuer" einziehen, auch die Ausgleichsabgabe einziehen. Eingezogene Abgaben werden gemäß den innerhalb der Europäischen Union geltenden Bestimmungen für Ausgleichsabgaben dem Gemeinschaftshaushalt zugeführt.

---

7 ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

2002/0067(COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Schutz vor Subventionierung und unlauterer Preisbildung bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten von Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

Gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission[8],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[9],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[10],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Es besteht Grund zu der Annahme, dass die Beteiligung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft am Wettbewerb im Flugverkehr nach oder von der Gemeinschaft durch bestimmte unlautere Praktiken von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen, die gleichartige Flugverkehrsdienste erbringen, beeinträchtigt wird.

(2) Solche unlauteren Praktiken können sich aus einer Subvention ergeben, die die Regierung eines der Gemeinschaft nicht angehörenden Staats gewährt, oder aus bestimmten Preisbildungspraktiken durch ein gemeinschaftsfremdes Luftfahrtunternehmen, das staatlich kontrolliert wird.

(3) Innerhalb der Gemeinschaft gelten strenge Regeln für die Gewährung staatlicher Beihilfen an Luftfahrtunternehmen, und damit den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft keine Wettbewerbsnachteile erwachsen, muss ein Instrument geschaffen werden, das Schutz gewährt vor subventionierten gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrtunternehmen, denen von ihren Regierungen andere Vorteile eingeräumt werden.

(4) Die Gemeinschaft sollte in der Lage sein, Abhilfemaßnahmen hinsichtlich solcher unlauteren Praktiken zu ergreifen, die dadurch ermöglicht werden, dass die Regierung eines der Gemeinschaft nicht angehörenden Staats Subventionen gewährt.

---

8 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
9 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
10 ABl. C [...] vom [...], S. [...].

(5) Die Gemeinschaft sollte auch in der Lage sein, Abhilfemaßnahmen hinsichtlich unlauterer Preisbildungspraktiken zu ergreifen, wenn das Luftfahrtunternehmen durch die Regierung eines nicht der Gemeinschaft angehörenden Staats kontrolliert wird.

(6) Es sollte erläutert werden, wann vom Vorliegen einer Subvention auszugehen ist und nach welchen Grundsätzen sie anfechtbar ist (insbesondere ob die Subvention gezielt für bestimmte Unternehmen oder Sektoren gewährt wird oder davon abhängig ist, dass Flugdienste nach Drittländern durchgeführt werden).

(7) Für die Feststellung des Vorliegens einer Subvention ist nachzuweisen, dass eine finanzielle Zuwendung durch eine Regierung erfolgt ist oder die Regierung auf normalerweise zu entrichtende Abgaben verzichtet oder diese nicht erhebt und dem Empfängerunternehmen dadurch ein Vorteil erwachsen ist.

(8) Es sollte erläutert werden, wann vom Vorliegen unlauterer Preisbildungspraktiken auszugehen ist.

(9) Es ist angezeigt, eindeutige und detaillierte Leitlinien hinsichtlich der Faktoren festzulegen, die für die Feststellung von Bedeutung sein können, ob die subventionierten oder zu unlauteren Preisen angebotenen Flugverkehrsdienste, die von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen erbracht wurden, eine materielle Schädigung verursacht haben oder eine Schädigung zu verursachen drohen. Beim Nachweis, dass das Preisniveau der angebotenen Flugverkehrsdienste für von der Gemeinschaftsbranche erlittene Schädigungen verantwortlich ist, sollte auch den Auswirkungen anderer Faktoren und besonders den in der Gemeinschaft herrschenden Marktbedingungen Rechnung getragen werden.

(10) Es ist angezeigt, die Begriffe „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft", „Gemeinschaftsbranche", „gleichartiger Flugverkehrsdienst" und „staatlich kontrolliert" zu definieren.

(11) Es ist notwendig festzulegen, wer eine Beschwerde einlegen kann und welche Informationen über die anfechtbaren Subventionen oder unlauteren Preisbildungspraktiken, die Schädigung und den ursächlichen Zusammenhang die Beschwerde enthalten sollte.

(12) Es ist notwendig festzulegen, auf welche Weise Betroffenen mitzuteilen ist, welche Informationen die Behörden benötigen; die Betroffenen sollten umfassend Gelegenheit haben, alle einschlägigen Beweise vorzulegen und ihre Interessen zu vertreten; es ist ebenfalls angezeigt, die Regeln und Verfahren festzulegen, die bei einer Untersuchung zu befolgen sind, insbesondere die Regeln, nach denen sich Betroffene innerhalb bestimmter Fristen melden, ihre Auffassungen darlegen und Informationen vorlegen sollen, damit diese Auffassungen und Informationen berücksichtigt werden können; es ist notwendig vorzusehen, dass bezüglich Parteien, die nicht ausreichend mitwirken, andere Informationen für die Sachaufklärung herangezogen werden können und derartige Informationen für die Parteien weniger günstig sein können, als wenn sie mitgewirkt hätten.

(13) Es ist notwendig, die Bedingungen festzulegen, unter denen vorläufige Maßnahmen auferlegt werden können; solche Maßnahmen dürfen von der Kommission in jedem Fall nur für eine Dauer von sechs Monaten auferlegt werden.

(14) Eine Untersuchung oder ein Verfahren sollte eingestellt werden, wenn das Ergreifen von Maßnahmen unbegründet wäre, wenn beispielsweise die Höhe der Subvention, das Ausmaß der unlauteren Preisbildung oder die Schädigung geringfügig ist; ein Verfahren sollte nicht eingestellt werden, sofern die entsprechende Entscheidung nicht ordnungsgemäß begründet ist; Maßnahmen sollten über einen geringeren Betrag als die anfechtbaren Subventionen oder das Ausmaß der unlauteren Preisbildung verhängt werden, wenn der Schädigung durch den geringeren Betrag abgeholfen wird.

(15) Es ist notwendig vorzusehen, dass Maßnahmen den Wert der Subventionen oder der eingeräumten nichtkommerziellen Vorteile nicht überschreiten.

(16) Es ist notwendig vorzusehen, dass Maßnahmen nur so lange in Kraft bleiben, wie dies notwendig ist, um die schädigenden Subventionen oder unlauteren Preisbildungspraktiken unwirksam zu machen.

(17) Es ist notwendig, Verfahren für die Annahme von Verpflichtungen festzulegen, durch die die anfechtbaren Subventionen und die Schädigung beseitigt oder ausgeglichen werden, anstelle dass vorläufige oder endgültige Maßnahmen auferlegt werden; es ist außerdem angezeigt, die Auswirkungen einer Verletzung oder Rücknahme von Verpflichtungen festzulegen.

(18) Es ist notwendig, in Fällen, in denen ausreichende Nachweise bezüglich einer Änderung der Umstände vorgelegt werden, eine Überprüfung der geltenden Maßnahmen vorzusehen.

(19) Gemäß Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse sollten Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung nach dem Beratungsverfahren des Artikels 3 dieses Beschlusses angenommen werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Grundsätze

Eine Abhilfemaßnahme kann zu folgendem Zweck auferlegt werden:

(1) Ausgleich unmittelbar oder mittelbar einem gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen gewährter Subventionen oder

(2) Ausgleich unlauterer Preisbildungspraktiken durch staatlich kontrollierte gemeinschaftsfremde Luftfahrtunternehmen

bezüglich der Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf bestimmten Strecken nach und von der Gemeinschaft, die eine Schädigung der Gemeinschaftsbranche bewirken.

Artikel 2

Subventionierung

(1) Von dem Vorliegen einer Subvention wird ausgegangen, wenn

a) die Regierung eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft ist, eine finanzielle Beihilfe leistet, das heißt, wenn

(i) eine Praktik der Regierung einen direkten Transfer von Geldern sowie potenzielle direkte Transfers von Geldern oder Verbindlichkeiten beinhaltet;

(ii) die Regierung auf normalerweise zu entrichtende Abgaben verzichtet oder diese nicht erhebt;

(iii) die Regierung Waren oder Dienstleistungen, die nicht zur allgemeinen Infrastruktur gehören, zur Verfügung stellt oder Waren oder Dienstleistungen kauft;

(iv) die Regierung Zahlungen an einen Fördermechanismus leistet oder eine private Einrichtung mit der Wahrnehmung von Aufgaben der oben genannten Art, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder dazu anweist und sich diese Praktik in keiner Weise von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von den Regierungen ausgeübt werden, und

b) dadurch ein Vorteil gewährt wird.

(2) Subventionen unterliegen Abhilfemaßnahmen nur dann, wenn sie rechtlich oder faktisch auf ein Unternehmen oder eine Branche oder eine Gruppe von Unternehmen oder Branchen beschränkt sind, die der rechtlichen Kontrolle der gewährenden Stelle unterliegen, einschließlich Subventionen, die von der Ausfuhrleistung abhängig sind.

Artikel 3

Unlautere Preisbildungspraktiken

(1) Unlautere Preisbildungspraktiken liegen vor, wenn staatlich kontrollierte gemeinschaftsfremde Luftfahrtunternehmen, denen nichtkommerzielle Vorteile eingeräumt wurden, auf einem bestimmten Flugverkehrsdienst nach oder von der Gemeinschaft dauerhaft Flugpreise anbieten, die unter dem normalen Flugpreis liegen.

(2) „Normaler Flugpreis“ ist

a) der vergleichbare Flugpreis, der während eines Zeitraums von mindestens 6 Monaten im normalen Geschäftsgang von einem niedergelassenen und repräsentativen Luftfahrtunternehmen, das kein staatlich kontrolliertes Luftfahrtunternehmen ist, für gleichartige Dienste auf derselben oder einer vergleichbaren Strecke tatsächlich berechnet wurde, oder, wenn ein solcher Flugpreis nicht ermittelt werden kann,

b) der rechnerisch ermittelte Flugpreis, der anhand der Kosten eines vergleichbaren Luftfahrtunternehmens mit einem angemessenen Gewinnzuschlag ermittelt wird. Diese Kosten werden auf der Grundlage aller im normalen Geschäftsgang anfallenden fixen und variablen Kosten zuzüglich eines angemessenen Gemeinkostenzuschlags berechnet.

(3) Ein gemeinschaftsfremdes Luftfahrtunternehmen gilt als „staatlich kontrolliert", wenn die Regierung oder eine andere öffentliche Stelle im Hoheitsgebiet eines Drittlandes mehr als 50 Prozent des Kapitals hält oder die Mehrheit der Personen im Leitungsgremium des Unternehmens ernennen kann oder die Tätigkeit des Unternehmens auf sonstige Weise auf rechtlicher Grundlage lenken kann.

Artikel 4

Feststellung der Schädigung

(1) Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Schädigung" ist eine materielle Schädigung der Gemeinschaftsbranche oder eine drohende materielle Schädigung der Gemeinschaftsbranche;

b) „Gemeinschaftsbranche" ist die Gesamtheit der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die gleichartige Flugverkehrsdienste durchführen, oder diejenigen dieser Luftfahrtunternehmen, deren zusammengefasster Anteil einen Großteil des gesamten Gemeinschaftsangebots solcher Flugverkehrsdienste ausmacht;

c) „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft" ist ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates von 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen[11] ausgestellt wurde;

d) „gleichartiger Flugverkehrsdienst" ist ein Flugverkehrsdienst, der auf denselben Strecken wie die in Frage stehenden Flugverkehrsdienste durchgeführt wird oder der auf Strecken durchgeführt wird, die den Strecken stark ähneln, auf denen die in Frage stehenden Flugverkehrsdienste durchgeführt werden.

(2) Die Feststellung einer Schädigung stützt sich auf eindeutige Beweise und erfordert eine objektive Prüfung

a) sowohl des Flugpreisniveaus der in Frage stehenden Flugverkehrsdienste und der Auswirkungen solcher Flugverkehrsdienste auf die Flugpreise von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft als auch

b) der Folgewirkungen dieser Flugverkehrsdienste auf die Gemeinschaftsbranche, wie sie aus der Entwicklung einer Reihe wirtschaftlicher Kennzahlen

---

[11] ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.

hervorgehen wie Zahl der Flüge, Kapazitätsauslastung, Fluggastbuchungen, Marktanteile, Gewinne, Rentabilität, Investitionen und Beschäftigung.

Einzelne oder mehrere dieser Faktoren sind nicht notwendigerweise ausschlaggebend.

(3) Es ist anhand der in Bezug auf Absatz 2 vorgelegten einschlägigen Beweise zu belegen, dass die in Frage stehenden Flugverkehrsdienste eine Schädigung im Sinne dieser Verordnung bewirken.

(4) Abgesehen von den in Frage stehenden Flugverkehrsdiensten sind bekannte Faktoren, die die Gemeinschaftsbranche gleichfalls schädigen, ebenso zu prüfen um sicherzustellen, dass die von diesen Faktoren bewirkte Schädigung nicht den in Frage stehenden Flugverkehrsdiensten zugerechnet wird.

(5) Die Feststellung, dass eine materielle Schädigung droht, muss auf Tatsachen beruhen und darf sich nicht lediglich auf Behauptungen, Vermutungen oder entfernte Möglichkeiten stützen. Das Eintreten von Umständen, unter denen die Subvention eine Schädigung verursachen würde, muss klar vorauszusehen sein und unmittelbar bevorstehen.

Artikel 5

Einleitung des Verfahrens

(1) Eine Untersuchung gemäß dieser Verordnung wird auf schriftliche Beschwerde einer Person oder Vereinigung, die im Namen der Gemeinschaftsbranche handelt, oder von der Kommission von Amts wegen eingeleitet, wenn ausreichende Beweise für das Bestehen anfechtbarer Subventionen (wenn möglich einschließlich ihrer Höhe) oder unlauterer Preisbildungspraktiken im Sinne dieser Verordnung sowie für eine Schädigung und einen ursächlichen Zusammenhang zwischen den angeblich subventionierten Flugverkehrsdiensten und der behaupteten Schädigung vorliegen.

(2) Ist offenbar, dass ausreichend Beweise vorliegen, die die Einleitung eines Verfahrens rechtfertigen, leitet die Kommission das Verfahren gemäß dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 innerhalb von 45 Tagen nach Einlegung der Beschwerde ein und veröffentlicht eine Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*. Wurden nicht ausreichende Beweise vorgelegt, informiert die Kommission gemäß dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 den Beschwerdeführer innerhalb von 45 Tagen nach Einlegung der Beschwerde bei der Kommission.

(3) In der Mitteilung über die Einleitung des Verfahrens wird die Einleitung einer Untersuchung bekannt gegeben mit Angaben zum Umfang der Untersuchung, zu den Flugverkehrsdiensten auf den betroffenen Strecken, zu den Ländern, deren Regierung angeblich Subventionen gewährt haben oder Luftfahrtunternehmen kontrollieren, die angeblich eine unlautere Preisbildung praktizieren; ebenso wird die Frist angegeben, innerhalb deren sich Betroffene melden, ihre Auffassungen schriftlich darlegen und Informationen vorlegen müssen, wenn diese in der Untersuchung berücksichtigt werden sollen; ferner wird auch die Frist angegeben, innerhalb deren Betroffene ihre Anhörung durch die Kommission beantragen können.

(4) Die Kommission setzt die Luftfahrtunternehmen, die die in Frage stehenden Flugverkehrsdienste durchführen, die betreffende Regierung und die Beschwerdeführer von der Einleitung des Verfahrens in Kenntnis.

(5) Die Kommission kann die betreffende Regierung jederzeit vor oder nach Einleitung des Verfahrens zu Konsultationen mit dem Ziel einladen, die Situation hinsichtlich der in Absatz 2 genannten Angelegenheiten zu klären und zu einer beiderseitig vereinbarten Lösung zu kommen.

Artikel 6

Untersuchung

(1) Nach Einleitung des Verfahrens beginnt die Kommission eine Untersuchung über die Subventionierung oder unlautere Preisbildungspraktiken bei Flugverkehrsdiensten von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen auf bestimmten Strecken sowie über Schädigungen.

(2) Die Betroffenen, die sich innerhalb der in der Mitteilung über die Verfahrenseinleitung genannten Frist gemeldet haben, werden angehört, wenn sie dies rechtzeitig beantragt und dargelegt haben, dass sich der Ausgang des Verfahrens auf sie als Betroffene wahrscheinlich auswirkt und besondere Gründe für ihre Anhörung vorliegen.

(3) In Fällen, in denen ein Betroffener den fristgerechten Zugang zu erforderlichen Informationen verweigert oder auf sonstige Weise nicht ermöglicht oder die Untersuchung maßgeblich behindert, können vorläufige oder endgültige Feststellungen bestätigender oder verneinender Art auf der Grundlage verfügbarer Fakten getroffen werden. Stellt sich heraus, dass ein Betroffener unrichtige oder irreführende Angaben gemacht hat, sind die Angaben nicht zu berücksichtigen, und es können die verfügbaren Tatsachen herangezogen werden.

Artikel 7

Vorläufige Maßnahmen

(1) Vorläufige Maßnahmen können auferlegt werden, falls eine vorläufige bestätigende Feststellung getroffen wurde, dass den in Frage stehenden Luftfahrtunternehmen Subventionen zugute kommen oder sie unlautere Preisbildung praktizieren und dass die daraus folgende Schädigung der Gemeinschaftsbranche sowie das Gemeinschaftsinteresse ein Eingreifen zur Verhinderung einer solchen Schädigung erfordern.

(2) Vorläufige Maßnahmen können nach dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 ergriffen werden.

(3) Vorläufige Maßnahmen werden für längstens sechs Monate auferlegt.

Artikel 8

Verfahrenseinstellung ohne Maßnahmen

(1) Wird die Beschwerde zurückgezogen, kann das Verfahren von der Kommission eingestellt werden, sofern eine solche Einstellung nicht dem Gemeinschaftsinteresse zuwiderläuft.

(2) Sind Schutzmaßnahmen unnötig, wird das Verfahren gemäß dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 eingestellt. Entscheidungen zur Einstellung des Verfahrens sind ordnungsgemäß zu begründen.

Artikel 9

Auferlegung endgültiger Maßnahmen

(1) Belegen die endgültigen Tatsachenfeststellungen, dass Subventionen oder unlautere Preisbildungspraktiken und dadurch verursachte Schädigungen vorliegen, und erfordert das Gemeinschaftsinteresse gemäß Artikel 13 ein Eingreifen, werden endgültige Maßnahmen nach dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 auferlegt.

(2) Die zum Ausgleich von Subventionen auferlegten Maßnahmen übersteigen in ihrer Höhe nicht den Betrag der den gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen festgestelltermaßen zugute gekommenen Subventionen hinsichtlich des Nutzens für den Empfänger und sollten unter dem Gesamtbetrag der Subventionen liegen, sofern eine solche niedrigere Höhe ausreicht, um die Schädigung der Gemeinschaftsbranche zu beseitigen.

(3) Die zum Ausgleich unlauterer Preisbildungspraktiken, denen ein nichtkommerzieller Vorteil zugute kommt, auferlegten Maßnahmen übersteigen in ihrer Höhe nicht den Unterschied zwischen den Flugpreisen, die von dem betreffenden gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen angeboten werden, und dem gemäß Artikel 3 ermittelten normalen Flugpreis, sollten aber darunter liegen, sofern eine solche niedrigere Höhe ausreicht, um die Schädigung der Gemeinschaftsbranche zu beseitigen. In jedem Fall sollte die Maßnahme in ihrer Höhe nicht den Wert des nichtkommerziellen Vorteils überschreiten, der dem gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen eingeräumt wird.

(4) Abhilfemaßnahmen sind den Flugverkehrsdiensten aller gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen, denen auf den betreffenden Strecken nachweislich Subventionen zugute gekommen sind oder die eine unlautere Preisbildung praktiziert haben, jeweils in der angemessenen Höhe auf nichtdiskriminierender Grundlage aufzuerlegen, ausgenommen denjenigen Flugverkehrsdiensten von gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen, für die Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung angenommen wurden.

(5) Eine Maßnahme bleibt nur so lange und in dem Umfang in Kraft, wie dies notwendig ist, um den Subventionen oder unlauteren Preisbildungspraktiken, die Schädigungen bewirken, entgegen zu wirken.

Artikel 10

Verpflichtungen

(1) Untersuchungen können ohne Auferlegung vorläufiger oder endgültiger Maßnahmen nach Erhalt einer ausreichenden freiwilligen Verpflichtung eingestellt werden, wonach

a) die Regierung, die die Subventionen oder nichtkommerziellen Vorteile gewährt hat, einwilligt, die Subventionen oder nichtkommerziellen Vorteile zu streichen oder zu begrenzen oder andere Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung zu treffen, oder

b) sich das gemeinschaftsfremde Luftfahrtunternehmen verpflichtet, seine Preise zu ändern oder die Durchführung von Flugverkehrsdiensten in das in Frage stehende Gebiet einzustellen, so dass die schädigende Wirkung der Subventionen oder nichtkommerziellen Vorteile beseitigt wird.

(2) Verpflichtungen werden gemäß dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 angenommen.

(3) Im Fall der Verletzung oder Rücknahme einer Verpflichtung durch eine Partei werden endgültige Maßnahmen gemäß Artikel 9 auferlegt, die sich auf die Tatsachen stützen, die im Zusammenhang mit der zu der Verpflichtung führenden Untersuchung ermittelt wurden, sofern die Untersuchung mit der endgültigen Feststellung einer Subventionierung abgeschlossen wurde und, außer bei Rücknahme der Verpflichtung durch das gemeinschaftsfremde Luftfahrtunternehmen oder der die Subvention gewährenden Regierung, dem betreffenden gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmen oder der Regierung die Möglichkeit zur Äußerung gegeben wurde.

Artikel 11

Überprüfung

(1) Die Notwendigkeit einer fortdauernden Auferlegung von Maßnahmen in ihrer ursprünglichen Form kann gegebenenfalls von der Kommission von Amts wegen oder auf Antrag eines Mitgliedstaats oder, sofern eine angemessene Zeitspanne von mindestens einem Jahr seit Auferlegung der endgültigen Maßnahme vergangen ist, auf Antrag eines gemeinschaftsfremden Luftfahrtunternehmens, dem Maßnahmen auferlegt wurden, oder auf Antrag von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft überprüft werden.

(2) Die Überprüfung wird von der Kommission gemäß dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 eingeleitet. Die einschlägigen Bestimmungen von Artikel 5 und 6 finden auf die Überprüfung nach Absatz 1 Anwendung. Gegebenenfalls werden Maßnahmen aufgrund der Überprüfung gemäß dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 aufgehoben, geändert oder beibehalten.

Artikel 12

Ausschuss

(1) Die Kommission wird durch den nach Artikel 11 der Verordnung 2408/92 eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 7 und Artikel 8 anzuwenden.

Artikel 13

Gemeinschaftsinteresse

Die Feststellung, ob das Gemeinschaftsinteresse ein Eingreifen erfordert, sollte sich auf eine Berücksichtigung aller unterschiedlichen Interessen in ihrer Gesamtheit stützen. Bei einer solchen Prüfung ist der Notwendigkeit, die handelsverfälschenden Auswirkungen einer schädigenden Subventionierung oder unlauterer Preisbildungspraktiken zu beseitigen, und der Notwendigkeit, einen wirksamen Wettbewerb wieder herzustellen, besondere Beachtung zu widmen. Die Anwendung von Maßnahmen kann entfallen, wenn die Behörden zu dem eindeutigen Schluss kommen, dass die Anwendung solcher Maßnahmen nicht im Gemeinschaftsinteresse liegt.

Artikel 14

Allgemeine Bestimmungen

(1) Vorläufige oder endgültige Abhilfemaßnahmen werden durch eine Verordnung auferlegt und von den Mitgliedstaaten in der Form und Höhe sowie gemäß den sonstigen in der zur Auferlegung dieser Maßnahmen erlassenen Verordnung festgelegten Kriterien durchgeführt. Werden an Stelle von Ausgleichabgaben andere Maßnahmen auferlegt, wird die Form dieser Maßnahmen in der entsprechenden Verordnung gemäß den Bestimmungen der vorliegenden Verordnung im Einzelnen festgelegt.

(2) Verordnungen zur Auferlegung vorläufiger oder endgültiger Ausgleichsmaßnahmen und Verordnungen oder Entscheidungen zur Annahme von Verpflichtungen oder zur Aussetzung oder Einstellung von Untersuchungen oder Verfahren werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(3) Diese Verordnung lässt die Anwendung besonderer Vorschriften in Vereinbarungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern unberührt.

Artikel 15

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.