EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.4.2021
COM(2021) 157 final

2021/0083 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung – im Namen der Union – und die vorläufige Anwendung 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 wurde von der Kommission im Rahmen eines vom Rat am 7. Juni 2016 erteilten Mandats ausgehandelt.

Luftverkehrsdienste zwischen der Union und Katar werden derzeit auf der Grundlage der bilateralen Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Katar betrieben, soweit solche Abkommen bestehen.

Im Rahmen der Luftfahrtaußenpolitik der Union ist vorgesehen, umfassende Luftverkehrsabkommen auszuhandeln, bei denen der Mehrwert und wirtschaftliche Nutzen solcher Abkommen außer Frage steht. Die Ziele des Abkommens sind insbesondere:

– die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs, der Diskriminierungsfreiheit und gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Wirtschaftsbeteiligten;

– die schrittweise Marktöffnung hinsichtlich Streckenzugang und Kapazität;

– die Verbesserung der Verkehrsanbindungen zum Vorteil der Verbraucher und der Volkswirtschaften.

• 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.

In Einklang mit den Verhandlungsdirektiven wurde der Entwurf eines Abkommens mit Katar von beiden Seiten am 4. März 2019 paraphiert.

• 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, auf dem die Fluggastzahlen auf mehr als 6 Mio. Personen gestiegen sind (Eurostat 2019). Beinahe alle Mitgliedstaaten gewähren bereits einen umfassenden Marktzugang aufgrund ihrer bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen mit Katar. In diesen 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.

• 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 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

• 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 27 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 angeflogen werden, bei.

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.

Nach einem Übergangszeitraum werden die Luftfahrtunternehmen dann ihren Fluggast- und Frachtbetrieb im einheitlichen Rahmen des Abkommens von jedem Ort in der Europäischen Union aus nach Katar frei durchführen können, was bislang nicht der Fall ist. Vorbehaltlich geografischer Beschränkungen oder Frequenzbeschränkungen werden die Luftfahrtunternehmen außerdem einige Nurfracht-Dienste darüber hinaus betreiben können.

Die schrittweise Beseitigung der Beschränkungen für den Marktzugang zwischen der Union und Katar wird nicht nur neue Marktteilnehmer anziehen und Möglichkeiten zum Anfliegen unzureichend bedienter Flughäfen schaffen, sondern auch Konsolidierungen zwischen Luftfahrtunternehmen der Union erleichtern.

- **Verhältnismäßigkeit**

Es wird ein Gemeinsamer Ausschuss eingerichtet, um Fragen der Anwendung des Abkommens erörtern zu können. Der Gemeinsame Ausschuss wird den Austausch von Sachverständigen unterstützen und potenzielle Bereiche für eine Weiterentwicklung des Abkommens prüfen. Dem Gemeinsamen Ausschuss gehören Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten und Vertreter Katars an.

Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die herkömmlichen Verwaltungsaufgaben erfüllen, 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 fünften Freiheit für Nurfracht-Dienste.

Seit dem 1. Januar 2021 gilt das Unionsrecht nicht mehr für das Vereinigte Königreich. Deshalb sind im Einvernehmen mit Katar alle Bezugnahmen auf das Vereinigte Königreich

im paraphierten Text gestrichen worden, und es ist eine Standard-Territorialklausel eingefügt worden.

2021/0083 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung – im Namen der Union – und die vorläufige Anwendung 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 5,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Am 7. Juni 2016 ermächtigte der Rat die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Staat Katar über ein Luftverkehrsabkommen zwischen dem Staat Katar einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits (im Folgenden das „Abkommen“). Die Verhandlungen wurden am 4. März 2019 mit der Paraphierung des Abkommens erfolgreich abgeschlossen.

(2) Das Abkommen sollte – vorbehaltlich seines späteren Abschlusses – im Namen der Union unterzeichnet werden.

(3) Das Abkommen sollte vorläufig angewendet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens zwischen dem Staat Katar einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits wird im Namen der Union vorbehaltlich des Abschlusses des Abkommens genehmigt.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

Artikel 2

Vorbehaltlich des Abschlusses des Abkommens stellt das Generalsekretariat des Rates die zu seiner Unterzeichnung erforderliche Bevollmächtigungsurkunde für die vom Verhandlungsführer des Abkommens benannte(n) Person(en) aus.

Artikel 3

Bis zu seinem Inkrafttreten wird das Abkommen gemäß Artikel 29 Absatz 3 des Abkommens ab dem Tag der Unterzeichnung von der Union vorläufig angewendet.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident