

022406/EU XXIII.GP
Eingelangt am 18/10/07

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.10.2007
KOM(2007) 631 endgültig

2005/0228 (COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

zum

Gemeinsamen Standpunkt des Rates zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit.

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

zum

Gemeinsamen Standpunkt des Rates zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit.

1- HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2005) 579 endg. – 2005/0228 (COD)):	18 November 2005
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:	21 April 2006
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung:	14. März 2007
Annahme des Gemeinsamen Standpunkts (einstimmig)	15.10.2007

2- ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Mit diesem Vorschlag beabsichtigt die Kommission, die gemeinsamen Sicherheitsvorschriften auf den Flugbetrieb, die Pilotenlizenzen und auf Drittlandluftfahrzeuge auszudehnen. Darüber hinaus beabsichtigt sie, die Kontrollen und Sanktionen bei Nichteinhaltung dieser Vorschriften zu verstärken und anhand der gewonnenen Erfahrungen dafür zu sorgen, dass die EASA ihre Aufgaben noch besser wahrnehmen kann.

- Flugbetrieb: Mit dem Verordnungsvorschlag werden die gemeinschaftlichen Bestimmungen auf den gesamten Flugbetrieb und das Erfordernis einer Zulassung auf alle Betreiber, die eine gewerbliche Tätigkeit ausüben, ausgedehnt. Für den nichtgewerblichen Luftverkehr ist vorgesehen, die Vorschriften der Komplexität der eingesetzten Luftfahrzeuge anzupassen, wobei eine Zulassung nicht erforderlich wäre.

- Pilotenlizenzen: Dem Verordnungsvorschlag zufolge benötigten die meisten innerhalb der Gemeinschaft tätigen Piloten eine Lizenz, die auf der Grundlage gemeinsamer Anforderungen in Bezug auf deren theoretischen und praktischen Kenntnisse und deren körperlicher Eignung erteilt wird. Die Ausbildungseinrichtungen für Piloten, die für die Bewertung der flugmedizinischen Tauglichkeit von Piloten zuständigen Stellen und deren Personal sowie die synthetischen Flugübungsgeräte müssen ebenfalls gemäß den gemeinsamen Vorschriften zugelassen sein. Während für die gewerbliche Beförderung Höchstanforderungen gelten würden, müssten die anderen Luftfahrtbereiche nur den Vorschriften genügen, die an die Komplexität der Luftfahrzeuge und des Luftraumes, in dem sie fliegen, angepasst wurden.

- Drittlandluftfahrzeuge: Nach dem Verordnungsvorschlag unterliegen, im Rahmen des Abkommens von Chicago, die in der Gemeinschaft verkehrenden Drittlandluftfahrzeuge den gemeinsamen Vorschriften. Ferner sieht der Vorschlag vor, dass ein Betreiber aus einem Drittland nur dann gewerblichen Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft durchführen kann, wenn er in Besitz einer entsprechenden Genehmigung der EASA ist. Mit dieser Genehmigung wird bestätigt, dass der jeweilige Betreiber in der Lage ist, die ICAO-Vorschriften und gegebenenfalls die gemeinsamen Sicherheitsvorschriften einzuhalten.

- Kontrollen und Sanktionen : Mit dem Vorschlag werden die Mitgliedstaaten stärker in die Pflicht genommen und der EASA Befugnisse hinsichtlich der Kontrolle der Luftfahrzeuge übertragen. Ferner beinhaltet der Vorschlag Sanktionsmechanismen, die von der Gemeinschaft oder ihren Mitgliedstaaten in Fällen der Nichteinhaltung der gemeinsamen Vorschriften zwingend anzuwenden sind.

3- ANMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

Der Rat hat allgemeine Änderungen an dem Kommissionsvorschlag vorgenommen, die akzeptiert werden können, da sie die Ziele des Vorschlags nicht in Frage stellen.

Insgesamt finden sich die wichtigsten Bestimmungen des Kommissionsvorschlags in dem von den Mitgliedstaaten verabschiedeten Text wieder. Die Sanktionsbestimmungen für den Fall der Nichteinhaltung der gemeinsamen Vorschriften wurden sogar im Laufe der Beratungen noch verschärft. Was den formalen Aufbau anbelangt, wurde der Vorschlag der Kommission erheblich verändert, da die Mitgliedstaaten die Luftfahrtunternehmen aus Drittländern in eigenen Artikeln behandelt wissen wollten. Auch sei darauf hingewiesen, dass die Vorschläge zur besseren Verwaltung der EASA größtenteils vom Rat abgelehnt wurden. Im Übrigen hat es der Rat vorgezogen, die Zulassungsbefugnisse der Agentur auf das absolut Notwendige zu beschränken. Angesichts der geringen Mittelausstattung der Agentur hat die Kommission diese Beschränkung akzeptiert.

Die Kommission hatte 14 der 31 vom Europäischen Parlament in erster Lesung angenommenen Abänderungen ganz oder teilweise akzeptiert.

Von diesen 31 Abänderungen hat der Rat 8 wörtlich in seinen Gemeinsamen Standpunkt übernommen.

4- EINZELANMERKUNGEN DER KOMMISSION

4.1 Von der Kommission akzeptierte Abänderungen, die vollständig oder teilweise im Gemeinsamen Standpunkt übernommen sind

Die nachstehenden Verweise beziehen sich auf Erwägungsgründe und Artikel des Gemeinsamen Standpunktes.

Abänderung 10: Nach Artikel 8 Absatz 4 müssen im Rahmen des gewerblichen Flugbetriebs eingesetzte Flugbegleiter im Besitz einer Bescheinigung sein, wie sie ursprünglich in OPS 1.1005 Buchstabe d im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (EU OPS) beschrieben ist. Nach Ermessen des Mitgliedstaats kann diese Bescheinigung von zugelassenen Betreibern oder Ausbildungseinrichtungen ausgestellt werden.

Abänderung 14: Mit dieser Abänderung werden in Artikel 11 Absatz 2 und 3 Abhilfe- und Schutzmaßnahmen aufgenommen, die von der Kommission zu ergreifen sind, wenn mit einer entsprechend der Verordnung erteilten Zulassung diese Verordnung nicht eingehalten oder nicht wirksam eingehalten wird.

Abänderung 15: Diese Abänderung vereinfacht den von der Kommission vorgeschlagenen Wortlaut von Artikel 13, mit dem sichergestellt werden soll, dass die qualifizierte Stelle, der bestimmte Zulassungsaufgaben übertragen wurden, die Kriterien erfüllt.

Abänderung 19: Nach Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe b übermittelt der Verwaltungsrat der Haushaltsbehörde jährlich alle einschlägigen Informationen zu den Ergebnissen der Bewertungsverfahren. Dem Änderungsantrag zufolge gilt dies insbesondere für Informationen in Verbindung mit den Auswirkungen oder Folgen von Änderungen bei den der Agentur übertragenen Aufgaben.

Abänderung 22: Dem Vorschlag der Einrichtung eines Exekutivbüros im Verwaltungsrat der Agentur wird nicht gefolgt.

Abänderung 23: Nach Artikel 55 ist im jährlichem Arbeitsprogramm der Agentur klar anzugeben, welche Aufträge und Aufgaben der Agentur im Vergleich zum Vorjahr hinzugefügt, geändert oder gestrichen worden sind.

Abänderung 24: Nach Artikel 56 sind im Jahresbericht der Agentur die Auswirkungen oder Folgen von Veränderungen bei den der Agentur zugewiesenen Aufgaben eindeutig zu beschreiben.

Abänderung 29 (teilweise): Diesem Änderungsantrag zufolge müssen die Durchführungsbestimmungen auf einer Risikobewertung beruhen und der Größe sowie dem Umfang des Flugbetriebs angemessen sein. Das Parlament schlägt die Aufnahme dieser Bestimmungen in Anhang IV vor, während der Rat, wie von der Kommission vorgeschlagen, es vorzieht, diese in den verfügbaren Teil der Verordnung, in Artikel 8 Absatz 6 aufzunehmen.

Im Wortlaut des Gemeinsamen Standpunkts ist ebenfalls die Bestimmung enthalten, dass es sich bei den Gebühren und Entgelten um zweckgebundene Einnahmen der Agentur handelt. Diese Bestimmung ist sehr wichtig, damit eine gewisse Haushaltsstabilität der Agentur hinsichtlich ihrer Zulassungsaufgaben sichergestellt ist. Darüber hinaus hat der Rat eine Konsolidierung der Erwägungsgründe vorgenommen.

4.2 Abänderungen, die von der Kommission gebilligt, jedoch nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Es handelt sich um die Änderungsanträge 2, 8 und 21 in ihrer Gesamtheit und um einen Teil der Änderungsanträge 4, 13 und 16.

Mit der Abänderung 2 wurde ein neuer Erwägungsgrund zur Verpflichtung der Agentur vorgeschlagen, alle Informationen, die im Zusammenhang mit der Aktualisierung der gemeinschaftlichen „schwarzen Liste“ von Bedeutung sein können, zu übermitteln (Verordnung (EG) Nr. 2111/2005).

Abänderung 8 bezog sich auf die Notwendigkeit, auch den wissenschaftlich-technischen Fortschritt bei Erlass der in Artikel 7 Absatz 7 genannten Durchführungsbestimmungen (Piloten) zu berücksichtigen.

Abänderung 21: Im Wortlaut des Gemeinsamen Standpunkts wurden weder der Kommissionsvorschlag noch die vom Parlament vorgeschlagenen Änderungen hinsichtlich der Gewichtung der Stimmen der Kommissionsvertreter im Verwaltungsrat der Agentur übernommen.

Abänderung 4: Der Rat ist den Vorschlägen zur vom Parlament eingebrachten Änderung der Begriffsbestimmung „qualifizierte Stelle“ nicht gefolgt. Allerdings besteht kein großer Unterschied zur vom Parlament vorgeschlagenen Begriffsbestimmung.

Der Rat ist der Auffassung, dass die Bestimmungen, mit denen die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, jegliche Informationen über die nicht ordnungsgemäße Anwendung der Verordnung weiterzuleiten, bereits an verschiedenen Stellen des Wortlauts des Gemeinsamen Standpunkts enthalten sind, weshalb er den Änderungsantrag 13 ablehnt.

Abänderung 16, die Bestimmungen zum Schutz von Informationsquellen vorsieht, wurde in den Wortlaut des Gemeinsamen Standpunkts mit dem einzigen Unterschied übernommen, dass statt „Rechtsvorschriften“ das Parlament die Formulierung „strafrechtliche Vorschriften“ vorgeschlagen hat.

Insgesamt stellen die Abänderungen, ausgenommen die Abänderung 21, für die Mitgliedstaaten keine großen Probleme dar, da es sich um eher redaktionelle als grundlegende Änderungen handelt.

4.3 Abänderungen, die von der Kommission abgelehnt und nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Es handelt sich um die Änderungsanträge 1, 3, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 17, 18, 20, 25, 26, 27, 28, 30 und einen mündlichen Änderungsantrag.

- Mit der Abänderung 1 wird vorgeschlagen, den Zuständigkeitsbereich der EASA auch auf die Gefahrenabwehr in der Luftfahrt auszuweiten. Die Kommission ist der Auffassung, dass dies nicht zu den Aufgaben der Agentur gehören sollte, deren Zuständigkeiten klar auf den Aspekt der technischen Sicherheit begrenzt sind.
- Mit den Änderungsanträgen 5, 6, 7, 30 und der mündlichen Abänderung sollen aus gewerblichen Gründen bestimmte Flugzeugmodelle und Hubschrauber ausgeschlossen werden. Die Kommission ist der Auffassung, dass hierunter das Niveau der Sicherheitskontrolle leiden würde und hat deshalb die Vorschläge des Parlaments nicht akzeptiert.

- Die Abänderungsanträge 9 und 11 wurden von der Kommission abgelehnt, da sie dazu führen würden, dass nicht gewerblichen Betreibern von technisch komplizierten und leistungsstarken Luftfahrzeugen keine Zulassungsverfahren auferlegt werden können.
- Die mit Abänderung 12 vorgeschlagene Einführung der gegenseitigen Anerkennung der Flugbegleiterzeugnisse wurde abgelehnt, da sie sich mit Artikel 11 überschneidet (gegenseitige Anerkennung).
- Mit Abänderung 17 soll eine Bestimmung aufgenommen werden, die es der Agentur gestattet, gegen Personen und Unternehmen, denen sie selbst eine Zulassung bzw. ein Zeugnis ausgestellt hat, Geldbußen zu verhängen, sofern es sich um geringfügige Zuwiderhandlungen handelt, bei denen der Entzug der Zulassung unverhältnismäßig wäre. Dies kann so nicht akzeptiert werden, da sich hier juristische, institutionelle und praktische Fragen stellen, die einer eingehenden Prüfung bedürfen.
- Die Abänderung 18 läuft nicht nur den für die anderen Agenturen der Europäischen Gemeinschaft geltenden Vorschriften zuwider, sondern auch der aktuellen Strategie der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Sprachkompetenzen des Personals.
- Die Kommission hält die Abänderung 20 für inakzeptabel, da die Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsrats der Agentur den Mitgliedstaaten und nicht dem Europäischen Parlament obliegt, da die Agentur Aufgaben für die Mitgliedstaaten wahrnehmen soll.
- Mit seiner Abänderung 25 möchte das Europäische Parlament die Unabhängigkeit der Agentur gegenüber jeder Einflussnahme durch private Einrichtungen sicherstellen. Die Kommission und der Rat teilen diese Auffassung, sind jedoch überzeugt, dass der aktuelle Wortlaut diese Möglichkeit nicht zulässt, sondern sie vielmehr ausdrücklich untersagt.
- Die Abänderungen 3, 26, 27 und 28 beziehen sich auf die Einnahmen, die die Agentur zur Wahrnehmung ihrer Zulassungsaufgaben benötigt.
 - Das Europäische Parlament fordert eine haushaltstechnische Trennung zwischen den für die Zertifizierung zweckgebundenen Einnahmen und den sonstigen Einnahmen. Darüber hinaus fordert das Europäische Parlament, dass ein Teil der europäischen Zuschüsse für die Zulassungsaufgaben zweckgebunden wird.
 - Die Kommission akzeptiert diese Abänderungen nicht, da zum einen der Grundsatz der Haushaltseinheit verletzt würde und zum anderen der Agentur etwa 40 % ihrer Einnahmen verloren gingen, die sie für die Weiterentwicklung der Sicherheitsvorschriften, für die Kontrolle der Einhaltung durch die Mitgliedstaaten und für die Untersuchung von Unfällen benötigt. Dies käme gewissen Unternehmensgruppen zugute, die für bestimmte Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass ihre Produkte dem geforderten Sicherheitsniveau entsprechen, keine Gebühren mehr entrichten müssten.

5- SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kommission stellt fest, dass der Gemeinsame Standpunkt weder die wichtigsten Ziele ihres Vorschlags untergräbt noch von dessen Geist abweicht und sie ihn daher unterstützen kann.

Anhang: Erklärungen der Kommission

ANHANG

Erklärung der Kommission

zu Artikel 10 Absatz 3 Artikel 24 Absatz 2 und Artikel 54 Absatz 1
„Untersuchungsbefugnisse der EASA“

1. Die Kommission bestätigt, dass der Wortlaut von Artikel 10 Absatz 3, von Artikel 24 Absatz 2 bzw. von Artikel 54 Absatz 1 die derzeitige Rolle der Mitgliedstaaten sowohl hinsichtlich der Kontrolle der in ihre Zuständigkeit fallenden Unternehmen als auch hinsichtlich der Vorfeld-Inspektionen und der Entscheidungen über Startverbote für Luftfahrzeuge nicht verändert.
2. Mit diesen Bestimmungen soll die Agentur lediglich in die Lage versetzt werden, Inspektionen von Luftfahrzeugen aus folgenden Gründen vorzunehmen:
 - a) zum Zweck der Zulassungsverfahren im Rahmen der ihr auf der Grundlage dieser Verordnung obliegenden Aufgaben
 - b) zum Zweck der Inspektionen zur Kontrolle der Normung gemäß Artikel 24 Absatz 1
 - c) zum Zweck der Untersuchung von Unternehmen hinsichtlich der Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Falle von Sicherheitsmängeln, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten
3. In Artikel 10 ist die Möglichkeit der Erteilung eines Startverbots für Luftfahrzeuge ausdrücklich auf die Mitgliedstaaten beschränkt. In keinem Fall kann die Agentur ein Startverbot erteilen.

Werden Sicherheitsmängel festgestellt, ist es Aufgabe der Agentur die betreffenden Mitgliedstaaten und die Kommission zu informieren.

Die Befugnisse der Agentur sind auf den Widerruf bzw. die Aussetzung der von ihr ausgestellten Zulassungen bzw. Genehmigungen beschränkt.

Erklärung der Kommission

zu Artikel 7 Absatz 7 „Pilotenlizenz für den Freizeitflugverkehr“

Die Kommission bestätigt, dass bei der Festlegung der Durchführungsbestimmungen für Artikel 7 bezüglich der „Pilotenlizenz für den Freizeitflugverkehr“, Sicherheitsaspekte stets im Vordergrund stehen. So schränken die Durchführungsbestimmungen die mit diesen Lizenzen verbundenen Sonderrechte je nach Ausbildungsstand der betreffenden Piloten ein, was im Übrigen gemäß Erwägungsgrund 9 und Artikel 7 Absatz 6 Buchstabe c verbindlich vorgeschrieben ist.

Gemeinsame Erklärung des Rates und der Kommission

zu Artikel 69 Absatz 2 „Inkrafttreten“

Der Rat und die Kommission vereinbaren, dafür zu sorgen, dass die Durchführungsvorschriften für Artikel 69 Absatz 2 angesichts ihrer technischen Komplexität zügig ausgearbeitet werden, möglichst vor der in diesem Artikel genannten Frist.