

DE

040112/EU XXIII.GP
Eingelangt am 26/06/08

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 25.6.2008
SEK(2008) 2087

ZUSAMMENFASSUNG DES FOLGENABSCHÄTZUNGSBERICHTS

Begleitdokument zum

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze,
Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der
Richtlinie 2006/23/EG**

Zusammenfassung des Folgenabschätzungsberichts

{ KOM(2008) 390 endgültig }
{ SEK(2008) 2086 }

ZUSAMMENFASSUNG DES FOLGENABSCHÄTZUNGSBERICHTS

Zusammenfassung des Folgenabschätzungsberichts

Im Folgenabschätzungsbericht wird untersucht, welche Auswirkungen die geplante Erweiterung der Regelungsbefugnisse der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement (ATM) und Flugsicherungsdienste (ANS) hat.

Grundlage bei der Erarbeitung der Ergebnisse dieses Berichts waren die nachfolgenden Meilensteine und Errungenschaften:

- Eine von der Kommission in Auftrag gegebene und von der unabhängigen Beraterfirma ECORYS 2005 durchgeführte vorläufige Folgenabschätzung. In deren Rahmen wurden die betroffenen Interessengruppen umfassend konsultiert.
- Die Mitteilung der Kommission „Erweiterung der Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit - Blick auf 2010“.
- Eine von der EASA vorgenommene Regelungsfolgenabschätzung, auf deren Grundlage die EASA sich dafür aussprach, ihre Regelungsbefugnisse auf die Sicherheit und Interoperabilität von Flugplätzen auszudehnen. Die diesbezüglichen Arbeiten stützten sich nach den offiziellen Entscheidungsverfahren der EASA ebenfalls auf eine umfassende Konsultation, bei der ein sehr umfangreiches Feedback der Beteiligten einging. Außerdem wurden dabei viele Elemente und Einzelheiten in Bezug auf die Wahrnehmung der Regelungsfunktion deutlich; es werden also selbst Fragen angeschnitten, die über die Erweiterung der Befugnisse der Agentur hinausgehen.
- Eine hochrangige Gruppe für den künftigen Rechtsrahmen für den europäischen Luftverkehr, die von Vizepräsident Barrot im November 2006 als Reaktion auf den nachdrücklichen Wunsch von Seiten der Industrie, der EU-Mitgliedstaaten und anderer Beteiligter eingesetzt wurde, den Rechtsrahmen für den Luftverkehr in Europa einfacher und effizienter zu gestalten. Vizepräsident Barrot beauftragte die hochrangige Gruppe, eine Vorstellung von der Entwicklung des Rechtsrahmens für den Luftverkehr mit besonderem Schwerpunkt auf das Flugverkehrsmanagement und einen Plan für die Verwirklichung derselben mit konkreten Folgeschritten zu erarbeiten.
- Weitere Sachverständigenaussagen, wie im Dokument angegeben.

Die Sicherheit des Luftverkehrs in Europa, dessen Volumen rasch zunimmt, ist demzufolge und nach der umfassenden öffentlichen Konsultation der Beteiligten wie auch nach Auffassung der Sachverständigen durch die weiterhin bestehende Fragmentierung des Rechtsrahmens und den anhaltenden Mangel an einheitlichen und verbindlichen Sicherheitsvorschriften für alle Bereiche der Luftfahrt offenbar zunehmend bedroht. Die Absicht, diese Situation durch die Verwirklichung einer einzigen und strukturierten Zuständigkeit für zentrale Bereiche der Luftverkehrsicherheit wie Flugplätze und ATM/ANS zu überwinden, stützt sich auf einen sehr breiten und nachdrücklich geäußerten Konsens.

Gestützt auf die vorläufige Folgenabschätzung und die von der EASA durchgeführte Regelungsfolgenabschätzung werden in dem Bericht verschiedene Optionen für die Umsetzung der genannten Absicht untersucht. Die tragfähigsten politischen Optionen sind:

- Option A: Beibehaltung des Status quo;
- Option B: Erweiterung der Zuständigkeiten der EASA;

- Option C: Erweiterung der bestehenden Regelung der Auftragserteilung an Eurocontrol;
- Option D: Einrichtung einer neuen Agentur.

Alle diese Optionen wurden gegenüber der Beibehaltung des Status quo als Benchmark unter Sicherheitsaspekten, nach wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten sowie im Hinblick auf sonstige Auswirkungen geprüft. Diese Auswirkungen betreffen die geplante Verlagerung der fraglichen Regelungsbefugnisse, während potenzielle Folgen der Anwendung künftiger Vorschriften im Anschluss an diese Maßnahme entsprechend später untersucht werden.

Um zu einem abschließenden Urteil zu gelangen und die günstigste Option zu ermitteln, wurden die obigen Optionen miteinander verglichen und deren Vorteile vor dem Hintergrund der jeweiligen Ziele gegeneinander abgewogen. In der nachstehenden Tabelle sind die ermittelten Folgen aufgeführt, wobei die Auswirkungen auf die Sicherheit besonders hervorgehoben werden, weil diesen das größte Gewicht zukommt.

+++	außerordentlich positiv	- - -	außerordentlich negativ
++	positiv	- -	negativ
+	eher positiv	-	eher negativ
0	unverändert	n. z.	nicht zutreffend

Option	A Status quo	B EASA	C Eurocontrol- Aufträge	D Neue Agentur
Sicherheit	sinkendes Niveau, den Herausforderungen nicht angemessen	integriertes, ganzheitliches Konzept hohe Gesamteffizienz Integrierte Durchsetzungsmechanismen Normungsinstrumente bestehen keine Schnittstellenprobleme Trennung von Regelung und Diensterbringung Integriertes Wissensmanagement einheitl. europ. Luftraum, Gemeinschaftspolitik + + +	Verbesserung begrenzt durch Fragmentierung v. Sicherheitsaspekten geringere Gesamteffizienz Durchsetzung rechtlich offen keine Normungsplattform anhaltende Schnittstellenprobleme Trennung von Regelung und Diensterbringung eingeschränkt Wissen zersplittet im Widerspruch zur verfolgten Politik + +	wie Option C, aber wegen der Trennung von allen anderen Sicherheitsaspekten ineffizienter mehr Schnittstellenprobleme Wissensmanagement problematisch im Widerspruch zur verfolgten Politik +

Option	A Status quo	B EASA	C Eurocontrol- Aufträge	D Neue Agentur
Wirtschaft	--	hocheffizient, Bestes Kosten/Einsparungs-Verhältnis größter Nutzen für Luftfahrtbranche und Wirtschaft ++	+	0
Umwelt	-	+	+	0
Soziales	--	++	+	0
Sonstige	n. z.	0	0	0

Zur Bewältigung der Herausforderungen auf dem Gebiet der Sicherheit, die sich der europäischen Luftfahrt gegenwärtig und künftig stellen, ist daher Option B, nämlich die Erweiterung der Regelungsbefugnisse der EASA auf Flugplätze sowie ATM und ANS, die günstigste Option.

Diese Schlussfolgerung steht im Einklang mit der Gemeinschaftspolitik im Bereich der Luftverkehrsicherheit und dem „Gesamtsystemkonzept“, das verfolgt werden muss, um künftigen Gefährdungen der Luftverkehrsicherheit zu begegnen, die Binnenmarktprinzipien zu fördern und die Belastung der Organisationen zu mindern, die der Regelung unterliegen. Durch die Integration der Sicherheitsaspekte in die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums gewährleistet diese Lösung, dass die Defragmentierung des Luftraums ohne negative Auswirkungen auf die Unfallhäufigkeit vollzogen werden kann. Aus diesem Grund ist das Sicherheitsmodul, wie von allen Beteiligten zurecht gefordert, ein ergänzender und untrennbar Bestandteil des Luftverkehr-Legislativpakets von 2008.

Daneben wird ein vollständiges Sortiment von Aufsichts- und Bewertungsinstrumenten verfügbar gemacht, um die ordnungsgemäße Umsetzung und Durchführung der geplanten Maßnahme sowie die Wahrung hoher Qualität bei deren Anwendung zu gewährleisten.