



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 14. Mai 2013 (15.05)  
(OR. en)**

**9475/13**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2013/0132 (NLE)**

---

**AVIATION 63  
USA 12  
RELEX 395**

**VORSCHLAG**

---

der	Europäischen Kommission
vom	<a href="#">2. Mai 2013</a>
Nr. Komm.dok.:	COM(2013) 252 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf den Beschluss Nr. 0004 zur Änderung des Anhangs 1 des Abkommens

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der [Europäischen Kommission](#).

---

Anl.: COM(2013) 252 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 2.5.2013  
COM(2013) 252 final

2013/0132 (NLE)

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf den Beschluss Nr. 0004 zur Änderung des Anhangs 1 des Abkommens**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **1.1. Hintergrund**

Im Jahr 2007 äußerte die Luftfahrtbranche der USA Bedenken in Bezug darauf, dass in den EU-Vorschriften über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erhobenen Gebühren und Entgelte nicht unterschieden wird zwischen europäischen Zertifizierungsprojekten und einer EASA-Validierung der von der Federal Aviation Administration (FAA) erteilten Zulassungen für US-amerikanische Produkte.

Nach mehrfachem Meinungs austausch zu dieser Frage stimmte die Europäische Kommission (EK) schließlich der Aufnahme von Gesprächen über die EASA-Validierungsgebühren im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt (das „Abkommen“) zu.

Das Bilaterale Aufsichtsgremium (BOB) beschloss auf seiner Sitzung im Juni 2011, die von US-Antragstellern für die Validierung von FAA-Zulassungen erhobenen EASA-Gebühren im Anhang 1 des Abkommens zu regeln. Dementsprechend wurde auf der Sitzung des BOB am 11. Dezember 2011 das Mandat zur Einsetzung eines Validierungsgebührenteam (VTF) gebilligt.

Das VFT, das sich aus Vertretern der FAA, der EK und der EASA zusammensetzt, wurde beauftragt, die derzeitigen Verfahren und Methoden der EASA für die Festsetzung der Gebühren und Entgelte, die auf die Validierung von US-Produkten angewandt werden, zu überprüfen und Empfehlungen für die Änderung des Abkommens auszuarbeiten, um die Probleme in Bezug auf die EASA-Gebühren für die Validierung von US-Produkten zu lösen.

#### **1.2. Erläuterung des Gebühren- und Entgeltesystems der EASA**

Alle von der EASA erhobenen Gebühren sind in der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 der Kommission (in der zuletzt geänderten Fassung) vorgeschrieben, die die Gebühren und Entgelte festlegt, welche die EASA für alle Zertifizierungsaufgaben erhebt.

Diese Verordnung gibt die genauen Gebühren vor, die für jede Zertifizierung (jährlich bei mehrjährigen Projekten) und Zulassung zu erheben sind, wie auch Stundensätze für bestimmte Aufgaben, die pro Stunde berechnet werden. Die Kosten sämtlicher Aufgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung von Produkten, Teilen und Ausrüstungen (einschließlich der Genehmigung von Reparaturdaten usw.) sowie alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Zulassung von Organisationen (einschließlich Konstruktions-, Produktions- und Instandhaltungsbetrieben usw.) müssen vollständig von den Antragstellern, die diese Bescheinigungen bzw. Zulassungen beantragen, getragen werden. Darüber hinaus müssen auch die der EASA entstehenden Kosten in Bezug auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dieser Produkte, Teile und Ausrüstungen sowie die Kosten im Zusammenhang mit der Beaufsichtigung zugelassener Betriebe vollständig gedeckt sein und werden in derselben Verordnung geregelt.

Die in der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 festgelegten Gebühren unterliegen einem jährlichen Anpassungsfaktor für die Inflation. Damit die Gebühren auch weiterhin alle EASA-Kosten decken, werden sie ferner regelmäßig überprüft und können nötigenfalls von der Kommission nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle angepasst werden. Die Festsetzung

und Anpassung der Gebühren erfolgt anhand realer Daten über die Zertifizierungstätigkeit und deren Kosten in der Vergangenheit und anhand von Geschäftsplandaten für künftige Entwicklungen. Ausgehend von diesen Daten werden Stundensätze und Pauschalgebühren berechnet. Diese Methode erlaubt sowohl Erhöhungen als auch Senkungen der Gebühren, sofern sich dies aus den zugrunde gelegten Daten ergibt.

### **1.3. Anwendung eines Reduzierungsfaktors im Abkommen**

Im Laufe der Gespräche im VFT wurde klar, dass weder die EASA noch die FAA das Abkommen vollständig in ihre internen Verfahren umgesetzt hat. Obwohl beide technischen Organe nach gemeinsamen Validierungsgrundsätzen arbeiten, die den Zweck und Geist des Abkommens widerspiegeln sollen, kommt so der volle Nutzen des Abkommens nicht zum Tragen.

In den Gebührenlisten der EASA werden außerhalb der EU erfolgende Zertifizierungstätigkeiten auf einigen Gebieten durchaus besonders berücksichtigt. So werden beispielsweise ergänzende Musterzulassungen (STCs) als „grundlegend“ eingestuft und unabhängig von der Komplexität der Konstruktionsänderung als einfache STCs berechnet. Auch die Gebühren für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit einer außerhalb der EU erteilten Zertifizierung werden anhand eines verringerten Satzes berechnet. Im Bereich der akzeptierten Betriebszulassungen wird für Teil-145-Zulassungen ebenfalls eine verringerte Gebühr erhoben.

Dennoch schreibt die Verordnung (EG) Nr. 593/2007 verbindlich vor, dass die EASA Gebühren und Entgelte erheben muss, die ihre gesamten Zertifizierungskosten decken. Die Berechnung der Zertifizierungs- und Zulassungsgebühren erfolgt hauptsächlich anhand historischer Daten über die in ähnlichen Projekten eingesetzten Ressourcen in Verbindung mit Geschäftsplandaten. Bei dieser Methode kann die EASA ihren bilateralen Partnern, auch den Vereinigten Staaten von Amerika, in den Gebühren- und Entgeltvorschriften selbst keine Sonderbehandlung zuteil werden lassen. Eine etwaige Sonderbehandlung jenseits dieser Verordnung muss daher durch eine Änderungsverordnung oder durch einen der Verordnung vorrangigen völkerrechtlichen Vertrag geregelt werden.

Auf dieser Grundlage hat das sich VFT im Hinblick auf eine bessere Angleichung an den Zweck des Artikels 14 des Abkommens, demzufolge die Gebühren gerecht und im Verhältnis zu den erbrachten Leistungen angemessen sein sollen, darauf verständigt, das dem BOB empfohlen wird, einen Beschluss über die Anwendung eines Reduzierungsfaktors auf die einschlägigen Gebührentabellen in der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 zu fassen, um der höheren Effizienz der im Abkommen vorgesehenen Validierungsverfahren Rechnung zu tragen. Dieser Reduzierungsfaktor soll in die Bestimmungen des Anhangs 1 aufgenommen werden, um die erforderliche Ausnahmeregelung von der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 über das Abkommen herbeizuführen.

### **1.4. Verfahrensfragen**

Der betreffende Ratsbeschluss und das Abkommen traten am 1. Mai 2011 in Kraft, nachdem die Vertragsparteien einander schriftlich notifiziert hatten, dass ihre jeweiligen für das Inkrafttreten erforderlichen internen Verfahren abgeschlossen waren.

Gemäß Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ist ein Beschluss des Rates auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission zur Festlegung der Standpunkte erforderlich, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft

eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte zu erlassen hat.

Gemäß Artikel 4 Absatz 4 des Beschlusses 2011/719/EU des Rates<sup>1</sup> über den Abschluss des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt beschließt der Rat über Änderungen der Anhänge des Abkommens, die Änderungen einschlägiger Rechtsakte der Union nach sich ziehen.

Benötigt wird daher ein Beschluss des Rates über den im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der EU zur Änderung des Anhangs 1 des Abkommens entsprechend dem Entwurf des Beschlusses Nr. 0004, der dem vorliegenden Vorschlag für einen Ratsbeschluss beigelegt ist.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

Die Mitgliedstaaten wurden regelmäßig über den Fortgang der Arbeiten informiert.

## **3. RECHTLICHE ASPEKTE**

### **1.1. Zusammenfassung des Vorschlags**

Durch die vorgeschlagene Änderung des Anhangs 1 des Abkommens wird ein Reduzierungsfaktor für die von der EASA im Zusammenhang mit der Validierung von US-amerikanischen (Luftfahrt-)Produkten erhobenen Gebühren und Entgelte eingeführt, um dem Geist des Abkommens und dem damit angestrebten Nutzen Rechnung zu tragen.

### **1.2. Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

### **1.3. Subsidiaritätsprinzip**

Das Abkommen deckt Bereiche ab, in denen die Zuständigkeit der EU gegeben ist und in denen die Beziehungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika auf EU-Ebene aufrechterhalten werden müssen.

### **1.4. Auswirkungen auf geltendes EU-Recht**

Die derzeit geltenden Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 sehen keine Unterscheidung zwischen Gebühren und Entgelten vor, die die EASA einerseits für (europäische) Zertifizierungsprojekte und andererseits für die Validierung von Produkten erhebt, die aus Drittländern stammen, mit denen die EU ein bilaterales Abkommen auf dem Gebiet der Sicherheit der Luftfahrt geschlossen hat. Ein wichtiges Element dieses Abkommens, die auf gegenseitigem Vertrauen und auf gegenseitiger Anerkennung eines gleichwertigen Sicherheitsniveaus in den Systemen der anderen Seiten beruhen, sind die Effizienzgewinne, die sich daraus ergeben, dass auf den Arbeitsverfahren und den Ergebnissen der anderen Seite aufgebaut werden kann, wodurch sich eine Entlastung mit entsprechender Kostensenkung bei der Durchführung einer Validierung ergibt.

In rechtlicher Hinsicht wird die Einführung des geplanten Reduzierungsfaktors in Anhang 1 des Abkommens wegen dessen rechtlichen Vorrangs als völkerrechtlicher Vertrag dazu

---

<sup>1</sup> ABl. L 291 vom 9.11.2011, S. 1.

führen, dass diese Bestimmungen den derzeitigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 vorgehen werden. Damit diese Bestimmungen nicht allein infolge des Abkommens (EU/USA) Geltung erlangen, muss eine spezielle Bestimmung in die Verordnung (EG) Nr. 593/2007 aufgenommen werden; das diesbezügliche Verfahren läuft derzeit.

Zu möglichen Auswirkungen auf den Haushalt siehe Abschnitt 4.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Infolge des Inkrafttretens dieser Änderung des Anhangs 1 des Abkommens wird mit Mindereinnahmen der EASA aus Gebühren und Entgelten in Höhe von ungefähr 450 000 EUR gerechnet, die vollständig durch eine Umschichtung im Gebühren- und Entgelte-Budget der Agentur ausgeglichen werden.

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

**über den im Rahmen des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf den Beschluss Nr. 0004 zur Änderung des Anhangs 1 des Abkommens**

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 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Beschluss 2011/719/EU des Rates vom 7. März 2011 über den Abschluss des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt<sup>2</sup> (nachstehend „das Abkommen“) trat am 1. Mai 2011 in Kraft.
- (2) Gemäß Artikel 3 Buchstabe C Nummer 2 des Abkommens kann das gemäß Artikel 3 Buchstabe A eingesetzte Bilaterale Aufsichtsgremium Änderungen der Anhänge des Abkommens im Einklang mit Artikel 19 Buchstabe B des Abkommens beschließen.
- (3) Es ist daher angezeigt, gemäß Artikel 4 Absatz 4 des Beschlusses 2011/719/EU den von der Europäischen Union im Bilateralen Aufsichtsgremium zu vertretenden Standpunkt im Hinblick auf dessen zu fassenden Beschluss zur Änderung des Anhangs 1 des Abkommens festzulegen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Der in dem gemäß Artikel 3 Buchstabe A des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt eingesetzten Bilateralen Aufsichtsgremium (BOB) zu vertretende Standpunkt der Europäischen Union in Bezug auf die Annahme des Beschlusses Nr. 0004 des Bilateralen Aufsichtsgremiums zur Änderung des Anhangs 1 des Abkommens beruht auf dem diesem Beschluss beigefügten Entwurf des Beschlusses Nr. 0004 des Bilateralen Aufsichtsgremiums.

### *Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

---

<sup>2</sup> ABl. L 291 vom 9.11.2011, S. 1.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident/Die Präsidentin*



**ANHANG**  
***BILATERALES AUFSICHTSGREMIUM***  
***FÜR DAS ABKOMMEN***  
***ZWISCHEN***  
***DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA***  
***UND DER EUROPÄISCHEN UNION***  
***ÜBER DIE ZUSAMMENARBEIT BEI DER REGELUNG***  
***DER SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT***  
***BESCHLUSSNIEDERSCHRIFT***  
***BESCHLUSS Nr. 0004***

Im Einklang mit Artikel 19 Buchstabe B des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt (das „Abkommen“), demzufolge Änderungen der Anhänge des Abkommens durch Beschluss des gemäß Artikel 3 des Abkommens eingesetzten Bilateralen Aufsichtsgremiums („BOB“) vorgenommen werden, hat das BOB folgenden Beschluss gefasst:

1. In Anhang 1 des Abkommens wird ein neuer Absatz 3.2.11 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

- „3.2.11 a) Ab 1. Januar 2013 dürfen die Gebühren, die ein technisches Organ in einem Kalenderjahr einem Antragsteller oder einer beaufsichtigten Stelle gemäß Abschnitt 3.2.4 auferlegt für eine von ihm vorgenommene Validierung
- i) der Konstruktion von Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugmotoren, Propellern oder Ausrüstungen,
  - ii) einer ergänzenden Musterzulassung,
  - iii) bestimmter größerer Änderungen einer Musterbauart gemäß den Verfahren für die technische Durchführung oder
  - iv) von akustischen und Emissionsveränderungen,
- 95 % derjenigen Gebühren nicht übersteigen, die das technische Organ dem Antragsteller oder der beaufsichtigten Stelle während des gleichen Kalenderjahres für eine gleichwertige Musterzulassung, ergänzende Musterzulassung, größere Änderung oder akustische und Emissionsveränderungen im Zuge eines Zertifizierungsverfahren auferlegt hätte.

- b) Die Gebühren, die ein technisches Organ in einem Kalenderjahr einem Antragsteller oder einer beaufsichtigten Stelle gemäß Abschnitt 3.2.4 für eine von ihm vorgenommene Validierung auferlegt, müssen den Effizienzgewinnen Rechnung tragen, die sich aus der Anwendung eines Validierungsverfahrens anstelle eines Zertifizierungsverfahrens ergeben. Solche Effizienzgewinne und entsprechende Gebührenerkündungen müssen durch einschlägige Daten belegt werden. Das BOB überprüft daher regelmäßig den in Buchstabe a genannten Prozentsatz und passt ihn nötigenfalls per Beschluss an.“
2. Die im neuen Abschnitt 3.2.11 Buchstabe b genannte regelmäßige Überprüfung erfolgt nicht häufiger als alle zwei Jahre. Wie in Absatz 2.2.1 des Anhangs 1 des Abkommens vorgesehen, wird das Bilaterale Aufsichtsgremium bei der Durchführung solcher Überprüfungen und der Ausarbeitung etwaiger erforderlicher Beschlüsse vom Gemeinsamen Aufsichtsgremium für Zertifizierung (COB) unterstützt. Die Überprüfung und Beschlussfassung beruht auf Daten, die von den technischen Organen bereitgestellt werden.

Die Änderung tritt am Tag der letzten folgenden Unterschrift in Kraft.

Für das Bilaterale Aufsichtsgremium

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA

EUROPÄISCHE KOMMISSION  
EUROPÄISCHE UNION

unter-  
zeichnet  
von:

\_\_\_\_\_

unter-  
zeichnet  
von:

\_\_\_\_\_

Titel: Associate Administrator for  
Aviation Safety

Titel: Direktor, Luftfahrt und  
internationale  
Transportangelegenheiten,  
Generaldirektion Mobilität und  
Verkehr

Datum:

Datum:

Ort: Washington, DC

Ort: Brüssel, Belgien

