



Brüssel, den 21. November 2016
(OR. en)

14469/16

**Interinstitutionelles Dossier:
2015/0277 (COD)**

AVIATION 231
CODEC 1668
RELEX 949

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867

Nr. Komm.dok.: 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5

Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 1. Dezember 2016**

Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

– Allgemeine Ausrichtung

1. Einleitung

Die Kommission hat am 7. Dezember 2015 den oben genannten Vorschlag als Teil der "Luftfahrtstrategie für Europa" der Europäischen Kommission verabschiedet. Ziel dieses Vorschlags ist es, den EU-Rechtsrahmen für die Flugsicherheit auf die Herausforderungen der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre vorzubereiten.

2. Inhalt des Vorschlags

Hauptziel des Vorschlags ist es, das gegenwärtige hohe europäische Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten und dem EU-Luftfahrtsektor gleichzeitig zu ermöglichen, in Zukunft weiterzuwachsen. Daher wird mit diesem Vorschlag ein risiko- und leistungsbezogenes Konzept für die Regelung der Sicherheit eingeführt. Ferner wird vorgeschlagen, noch vorhandene Sicherheitslücken zu schließen und stärker die Zusammenhänge zwischen der Flugsicherheit und anderen technischen Regulierungsbereichen, wie die Luftsicherheit oder den Umweltschutz, zu berücksichtigen.

Ein weiteres Ziel dieses Vorschlags besteht darin, einen wirksamen Regelungsrahmen für die Integration neuer Geschäftsmodelle und neu aufkommender Technologien zu schaffen. So wird mit dieser Initiative insbesondere vorgeschlagen, in der Union die rechtlichen Grundlagen für die sichere Integration unbemannter Luftfahrzeuge in den europäischen Luftraum zu schaffen.

Durch den Vorschlag soll bei der Festlegung der Sicherheitsvorschriften stärker auf Verhältnismäßigkeit und Flexibilität geachtet werden; allzu präskriptive Vorschriften, die dem Unternehmertum entgegenwirken könnten, sollen vermieden werden. So wird ein abgestuftes Konzept vorgeschlagen, das den Unterschieden zwischen den verschiedenen Bereichen der Zivilluftfahrt und deren jeweiligen Risiken Rechnung trägt.

Um auf die Herausforderungen einzugehen, mit denen einige nationale Behörden bei der Aufrechterhaltung und Bereitstellung der für ihre Aufsichts- und Zertifizierungstätigkeiten notwendigen Ressourcen konfrontiert sind, schlägt die Initiative ferner einen Rahmen vor, in dem die nationalen Behörden und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden "Agentur") technische Ressourcen bündeln und gemeinsam nutzen können, worunter auch die Möglichkeit fällt, auf freiwilliger Basis Zuständigkeiten für die Durchführung von EU-Recht übertragen zu können.

3. Arbeiten im Europäischen Parlament

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments hat Herrn Marian-Jean MARINESCU (PPE) als Berichterstatter benannt. Am 3. Mai 2016 hat der Berichterstatter den Entwurf seines Berichts veröffentlicht, der 242 Änderungen enthält. Dieser Berichtsentwurf wurde dem TRAN-Ausschuss am 24. Mai 2016 vorgelegt; dieser hat den Entwurf in geänderter Fassung am 10. November 2016 mit 32 Stimmen bei 11 Gegenstimmen und einer Enthaltung angenommen. Am selben Tag wurden zudem die legislative Entschließung mit 32 Stimmen bei 11 Gegenstimmen und einer Enthaltung sowie der Beschluss zur Aufnahme interinstitutioneller Verhandlungen mit 32 Stimmen bei 10 Gegenstimmen und zwei Enthaltungen angenommen.

4. Beratungen in den Ratsgremien

Die Kommission hat am 7. Dezember 2015 während des luxemburgischen Ratsvorsitzes in der Gruppe "Luftverkehr" (im Folgenden "Gruppe") eine erste allgemeine Präsentation des Vorschlags vorgenommen. Ferner hat die Kommission am 10. Dezember 2015 dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) die "Luftverkehrsstrategie" präsentiert. Die Gruppe hat Anfang Januar 2016 unter niederländischem Vorsitz begonnen, den Kommissionsvorschlag zusammen mit der zugehörigen Folgenabschätzung im Einzelnen zu prüfen.

Am 8. Januar 2016 hat die Kommission der Gruppe die Folgenabschätzung erläutert, worauf allgemeine Bemerkungen der Delegationen folgten. Aufgrund der hohen Komplexität des Dossiers hatten die Delegationen die Prüfung der Folgenabschätzung zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen und brachten ihre Absicht zum Ausdruck, in Zusammenhang mit den anschließenden eingehenden Beratungen über die Artikel nochmals im Einzelnen auf sie zurückzukommen. Die möglichen Auswirkungen der von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen wurden insbesondere im Zusammenhang mit Anhang I und Abschnitt IV "*Finanzvorschriften*" erörtert.

Dieses Dossier ist, seit es im Rat vorgestellt wurde, Gegenstand umfassender und intensiver Arbeiten. Der niederländische Vorsitz hat diesem Dossier 20 Gruppensitzungen gewidmet, aus denen ein Sachstandsbericht hervorgegangen ist, der die Kapitel I-IV, Abschnitt I des Kapitels V sowie auf die Artikel 124 und 125 des Vorschlags erfasst. Der Sachstandsbericht des niederländischen Vorsitzes wurde dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 7. Juni 2016 vorgelegt.

Aufbauend auf den unter niederländischem Vorsitz erzielten Fortschritten hat der slowakische Vorsitz die Arbeiten ebenso zügig vorangetrieben, so dass der Vorschlag bei 14 weitere Gruppensitzungen auf der Tagesordnung stand. Gemeinsam mit den Delegationen und der Kommission hat der Vorsitz einen pragmatischen Ansatz verfolgt und war sehr darum bemüht, den Standpunkten der Delegationen gerecht zu werden, um Kompromisslösungen mit einem echten Mehrwert hervorzubringen, ohne dabei das allgemeine Ziel der Vereinfachung der Struktur und Anwendung der Verordnung aus den Augen zu verlieren.

Am 16. November 2016 wurde dem Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) ein Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung vorgelegt. Während dieser Sitzung brachten die Delegationen im allgemeinen ihre weitgehende Unterstützung für den Kompromisstext des Vorsitzes zum Ausdruck und hoben die Mehrzahl ihrer Vorbehalte auf; andere wiederholten ihre Anliegen hinsichtlich bestimmter Aspekte, schlugen Erklärungen für die Protokolle der AStV-Tagungen vor und brachten neue Formulierungsvorschläge ein. Der Vorsitz nahm Kenntnis von den Standpunkten der Delegationen und beschloss in Anbetracht der breiten Zustimmung der Delegationen für den Kompromisstext des Vorsitzes in seiner gegenwärtigen Fassung, diesen Text für die Ratstagung unverändert zu belassen.

Die einzige noch offene Frage betrifft den Beitrag der Agentur im Bereich der Luftsicherheit.

Alle Delegationen stimmen dem Vorschlag der Kommission in Bezug auf die Notwendigkeit der Zusammenarbeit in Sicherheitsfragen im Bereich der Zivilluftfahrt zu. Einige befürworten die Beteiligung der Agentur an Sicherheitsfragen und sind der Ansicht, dass die Agentur in der Lage sein sollte, ein derartiges Fachwissen aufzubauen, insbesondere wenn man auf die Unwägbarkeiten der Zukunft vorbereitet sein will. Andere sprechen sich gegen diese Möglichkeit aus. Ihrer Ansicht nach sollte die Zuständigkeit der Agentur auf den Bereich der technischen Sicherheit beschränkt bleiben, und sie äußern Bedenken hinsichtlich der vorgeschlagenen Leitlinien und Empfehlungen, die die Agentur zu auf nationaler Ebene getroffenen Korrekturmaßnahmen erteilen soll. Sie machen geltend, dass es sich hierbei um Angelegenheiten der nationalen Sicherheit handeln, über die die Mitgliedstaaten besser informiert sind und auch künftig auf nationaler Ebene entscheiden können sollten. Im Kompromisstext des Vorsitzes wird vorgeschlagen, die Empfehlungen der Agentur auf Sicherheitsfragen mit Bezug auf die technische Sicherheit zu beschränken und somit auf der Zuständigkeit, die die Agentur bereits besitzt, aufzubauen. Im AStV wurde der Kompromisstext, den der Vorsitz zu dieser Frage ausgearbeitet hatte, von der überwiegenden Mehrheit der Delegationen unterstützt.

Artikel 1 "*Gegenstand und Ziele*" greift den Inhalt des Artikels 76 auf, indem er festlegt, dass ein Ziel der Verordnung darin besteht, zur Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus im EU-Luftfahrtsektor der Zivilluftfahrt beizutragen. In Verbindung mit ihrem Standpunkt zu Artikel 76 hat eine Delegation weiterhin Bedenken hinsichtlich der Aufnahme der Luftsicherheit als eines der Ziele dieser Verordnung.

Darüber hinaus behält sich die Kommission ihre Position zu dem gesamten Kompromissvorschlag in Erwartung der Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament uneingeschränkt vor.

UK hat einen parlamentarischen Prüfungsvorbehalt zu dem Text eingelegt.

6. Fazit

Der Rat wird daher gebeten, auf seiner Tagung am 1. Dezember 2016 den Text in den Addenda 1 und 2 zu prüfen, die letzten noch offenen Fragen zu klären und eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.
