



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 26. März 2014  
(OR. en)**

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2011/0398 (COD)**

---

---

**5560/2/14  
REV 2 ADD 1**

**AVIATION 15  
ENV 52  
CODEC 149  
PARLNAT 96**

### **BEGRÜNDUNG DES RATES**

---

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass der VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG

- Begründung des Rates
- Vom Rat am 24. März 2014 angenommen

---

## I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 1. Dezember 2011 einen Vorschlag für eine Verordnung über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG<sup>1</sup> vorgelegt.

Der Rat hat am 7. Juni 2012 eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag festgelegt.

Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen berücksichtigt.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung<sup>2</sup> am 12. Dezember 2012 angenommen.

Im Anschluss an die Abstimmung im Europäischen Parlament haben das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission Verhandlungen geführt, um zu einer Einigung über den Vorschlag zu gelangen. Am 27. Januar 2014 wurde ein endgültiger Kompromiss vereinbart, der am 29. Januar 2014 vom Ausschuss der Ständigen Vertreter gebilligt wurde. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat die Einigung am 11. Februar 2014 seinerseits bestätigt und dem Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter ein entsprechendes Schreiben übermittelt.

Der Rat hat am 17. Februar 2014 eine politische Einigung über seinen Standpunkt in erster Lesung erzielt.<sup>3</sup> Auf Grundlage des dem vorgenannten Schreiben des Europäischen Parlaments beigefügten Verordnungsentwurfs und der politischen Einigung des Rates wurde ein Text erstellt und den Rechts- und Sprachsachverständigen beider Organe zur Überarbeitung vorgelegt.

---

<sup>1</sup> Dok. 18010/11.

<sup>2</sup> Dok. 17488/12.

<sup>3</sup> Dok. 6258/14.

## **II. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG**

### **1. Allgemeines**

Der den Flughafenlärm betreffende Vorschlag ist Teil des sogenannten Flughafenpakets aus drei Gesetzgebungsvorschlägen, die darauf abzielen, die Wettbewerbsfähigkeit an europäischen Flughäfen zu verbessern und ihre Leistung unter dem Blickwinkel der Effizienz, Qualität und Belastbarkeit zu steigern. Hauptziel des Vorschlags ist die unionsweit einheitliche Anwendung der unter der Bezeichnung "ausgewogener Ansatz" bekannten Grundsätze und Leitlinien der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) für die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf EU-Flughäfen. Mit der vorgeschlagenen Verordnung soll die Richtlinie 2002/30/EG, die bislang die grundlegenden Regeln und Verfahren für die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf EU-Flughäfen enthält, aufgehoben und ersetzt werden.

### **2. Standpunkt des Rates zu den Abänderungen des Parlaments in einigen Kernpunkten**

#### **i) Kontrollbefugnis**

Laut Kommissionsvorschlag soll die Kommission befugt sein, Entscheidungen über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen vor deren Anwendung zu überprüfen und solche Entscheidungen auszusetzen. Der Rat ist wie das Europäische Parlament der Meinung, dass die Kommission lediglich zu einer Überprüfung des diesbezüglichen Verfahrens befugt sein sollte, und hat die Abänderung 32 daher sinngemäß weitgehend übernommen. Er teilt jedoch nicht die Auffassung des Europäischen Parlaments, dass den Behörden der Mitgliedstaaten aus der Überprüfungsmitteilung der Kommission keinerlei Pflichten erwachsen sollen.

Gleichzeitig sollen nach der allgemeinen Ausrichtung des Standpunkts des Rates die lokalen Behörden bei Entscheidungen über Betriebsbeschränkungen weiterhin über einen Ermessensspielraum verfügen. Im Sinne eines Kompromisses hat der Rat dem vom Europäischen Parlament in seinem Standpunkt in erster Lesung geäußerten Anliegen Rechnung getragen und vorgesehen, dass die zuständigen Behörden die Überprüfungsmitteilung der Kommission prüfen und die Kommission davon in Kenntnis setzen müssen, wie sie in Bezug auf die geplanten Betriebsbeschränkungen vorgehen wollen.

## ii) **Gesundheit**

Das Europäische Parlament hat mehrere Abänderungen angenommen, die zum Ziel haben, dass die schädlichen Auswirkungen auf die Gesundheit in dem in der Verordnung dargelegten Lärmbewertungsprozess berücksichtigt werden. Der Rat erkennt zwar an, dass dem Gesundheitsaspekt in dem Prozess große Bedeutung zukommt, verfolgt jedoch einen anderen Ansatz, wobei er davon ausgeht, dass die Gesundheitsaspekte durch die Verfahren gemäß der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm abgedeckt sind. Die Aufnahme gesundheitsbezogener Aspekte in die verbindliche Liste der quantifizierbaren Faktoren, die für eine Bewertung der Kosteneffizienz heranzuziehen sind, wurde als besonders problematisch beurteilt, da Gesundheit ein Faktor ist, der nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft nur schwer objektiv bewertbar und quantifizierbar ist.

Im Kompromisstext werden die Verbindungen zum Besitzstand der Europäischen Union hinsichtlich der Bewertung von Umgebungslärm verstärkt; dies lässt die Möglichkeit offen, künftig auf Grundlage objektiver wissenschaftlicher Kriterien Gesundheitsaspekte in den Lärmbewertungsprozess einzubeziehen. Den Bedenken des Europäischen Parlaments wird insbesondere durch einen neuen Erwägungsgrund, in dem hervorgehoben wird, dass Gesundheitsaspekte in die Bewertung einfließen müssen, durch die Aufnahme des Gesundheitsaspekts in die Ziele der Verordnung über Flughafenslärm sowie durch die Aufnahme der Verpflichtung, die Lärmbewertung an Flughäfen nach Maßgabe der Richtlinie 2002/49/EG durchzuführen, Rechnung getragen. In diesem Zusammenhang ist die Kommission bereit, eine Erklärung zu der laufenden Überarbeitung der Richtlinie 2002/49/EG abzugeben; diese Erklärung ist als Anlage beigefügt.

## iii) **Übergangsfristen**

### a) *Begriffsbestimmung "knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug"*

Gemäß dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag hätte als Schwelle für ein "knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug" eine Unterschreitung der Höchstwerte um eine kumulierte Marge von weniger als 10 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) festgelegt werden sollen; eine Übergangsfrist war nicht vorgesehen. Ferner war in dem Vorschlag vorgesehen, dass der Kommission die Befugnis übertragen wird, diese Schwelle im Wege delegierter Rechtsakte an die künftigen Entwicklungen in der ICAO anzupassen. Der Rat kann diesem Ansatz nicht folgen und schließt sich dem Vorschlag des Europäischen Parlaments an, die kumulierte Marge für einen Übergangszeitraum von vier Jahren auf weniger als 8 EPNdB festzulegen, um der gegenwärtigen Zusammensetzung der Luftfahrzeugflotten und bereits geleisteten Investitionen Rechnung zu tragen.

Die Mitgesetzgeber sind sich außerdem darin einig, dass die Kommission nicht befugt sein sollte, die Begriffsbestimmung im Wege delegierter Rechtsakte anzupassen, sondern dass dieser Aspekt vielmehr weiterhin durch das ordentliche Gesetzgebungsverfahren geregelt werden sollte.

*b) Inkrafttreten*

Im Kompromisstext ist nach wie vor eine Frist von 24 Monaten für das Inkrafttreten vorgesehen, um den Mitgliedstaaten Zeit zu geben, die nationalen Bestimmungen, die zur Durchführung der Richtlinie 2002/30/EG erlassen wurden, zu ändern oder aufzuheben und die nationalen Stellen zu benennen, denen die in dieser Verordnung festgelegten neuen Aufgaben übertragen werden. Mit dieser längeren Frist wird die übergangsweise Anwendung der Schwelle von weniger als 8 EPNdB für "knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge" tatsächlich auf sechs Jahre verlängert.

**iv) Bestehende Betriebsbeschränkungen und Mediation**

Der Rat und das Europäische Parlament haben beide Bedenken in Bezug auf die Auswirkungen der neuen Lärmverordnung auf bereits geltende Betriebsbeschränkungen und die diesbezüglichen Entscheidungen geäußert. Diese Bedenken wurden bei den Verhandlungen eingehend behandelt und spiegeln sich in dem vereinbarten Kompromiss wieder, der auch die notwendige Rechtsklarheit schafft. Durch den Kompromisstext wird insbesondere sichergestellt, dass bestehende Betriebsbeschränkungen in Kraft bleiben, bis die zuständigen Behörden ihre Überprüfung beschließen. Auch in dem Artikel zu den Übergangsbestimmungen ist vorgesehen, dass Betriebsbeschränkungen nach Maßgabe der Richtlinie 2002/30/EG geprüft werden können, wenn die erforderlichen Konsultationsverfahren vor dem Inkrafttreten der neuen Verordnung bereits angelaufen waren und die Betriebsbeschränkungen dann innerhalb eines Jahres angenommen werden. In Bezug auf das Mediationsverfahren wird präzisiert, dass die Anhörung interessierter Parteien auch in Form eines Mediationsverfahrens durchgeführt werden kann. Außerdem wird in einem neuen Erwägungsgrund festgelegt, dass der Begriff der bestehenden Betriebsbeschränkungen auch solche einschließt, die auf Gerichtsverfahren beruhen oder das Ergebnis von Mediationsverfahren sind.

### 3. Weitere Abänderungen des Europäischen Parlaments

- Der Kompromisstext sieht nicht allein vor, dass die Anwohner regelmäßig über die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen zu informieren sind, sondern sorgt insofern für noch mehr Transparenz, als er auflistet, welche Informationen vorzugsweise verfügbar gemacht werden sollten.
- Um die Belastungen für Luftfahrzeugbetreiber im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Informationen über Lärmmodellierungsdaten zu verringern, werden die einschlägigen Bestimmungen gestrafft, um Doppelarbeit bei der Vorlage bereits vorhandener Daten zu vermeiden, und um sicherzustellen, dass die bereitgestellten Informationen ihren Zweck erfüllen.

### III. FAZIT

Der Standpunkt des Rates in erster Lesung spiegelt den in den Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament erzielten Kompromiss wider, der mit Hilfe der Kommission zustande gekommen ist. Dieser Kompromiss wird mit Schreiben des Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter (Schreiben vom 11. Februar 2014) bestätigt.

In diesem Schreiben teilt der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr mit, dass er den Mitgliedern des Ausschusses und in der Folge auch dem Plenum empfehlen wird, den Standpunkt des Rates in erster Lesung ohne Abänderungen anzunehmen und so das ordentliche Gesetzgebungsverfahren im Einklang mit Artikel 294 AEUV in der Phase der zweiten Lesung des Europäischen Parlaments zum Abschluss zu bringen.

---

**Erklärung der Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie 2002/49/EG**

"Die Kommission berät derzeit mit den Mitgliedstaaten über Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG (Lärberechnungsmethoden) im Hinblick auf seine Annahme in den kommenden Monaten.

Die Kommission beabsichtigt, ausgehend von der gegenwärtigen Arbeit der WHO hinsichtlich der Methode zur Bewertung der Gesundheitsauswirkungen der Lärmbelastung Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG (Bewertung der Gesundheitsauswirkung, Dosiswirkungskurven) zu überarbeiten."