



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 23. April 2014  
(OR. en)**

**8290/14**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2014/0008 (NLE)**

---

**AVIATION 88  
NIS 19**

**VORSCHLAG**

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	16. April 2014
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2014) 18 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über die Unterzeichnung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung dieses Abkommens

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2014) 18 final**.

---

Anl.: **COM(2014) 18 final**



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Straßburg, den 15.4.2014  
COM(2014) 18 final

2014/0008 (NLE)

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über die Unterzeichnung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum  
zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine im  
Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung dieses Abkommens**

## BEGRÜNDUNG

### 1. **Kontext des Vorschlags**

- Gründe und Ziele des Vorschlags

Das Abkommen über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine wurde von der Kommission im Rahmen eines vom Rat im Dezember 2006 erteilten Mandats ausgehandelt.

Der Markt für Luftverkehrsdienste zwischen der EU und der Ukraine hat einen beträchtlichen Umfang.

Im Luftverkehr sind über vier Millionen Passagiere (Quelle: Eurostat 2012) unterwegs, wobei die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate in den vergangenen zehn Jahren 17 % betrug. Auch bei den Luftfrachtdiensten ist ein Anstieg zu verzeichnen, sie haben sich im selben Zeitraum verdoppelt. Beachtenswert ist ferner, dass der Verkehr zwischen der EU und der Ukraine im Schnitt rund 43 % des gesamten internationalen Verkehrs der Ukraine in den vergangenen vier Jahren entspricht.

Die Luftverkehrsdienste zwischen der EU und der Ukraine werden derzeit auf der Grundlage bilateraler Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und der Ukraine durchgeführt. Im Rahmen der Luftfahrtaußenpolitik der EU ist es vorgesehen, umfassende Luftverkehrsabkommen mit Nachbarländern auszuhandeln, bei denen der Mehrwert und wirtschaftliche Nutzen solcher Abkommen außer Frage steht. Die Ziele des Abkommens sind insbesondere:

- schrittweise Marktöffnung hinsichtlich Streckenzugang und Kapazität auf gegenseitiger Grundlage,
- Gewährleistung der Konvergenz im Regelungsbereich und effektive Einhaltung der einschlägigen Luftverkehrsvorschriften der EU durch die Ukraine und
- Diskriminierungsfreiheit und einheitliche Rahmenbedingungen für die Wirtschaftsbeteiligten.

- **Allgemeiner Kontext**

In den Verhandlungsdirektiven wurde als allgemeines Ziel die Aushandlung eines umfassenden Luftverkehrsabkommens festgelegt, das darauf ausgerichtet ist, den Marktzugang schrittweise und auf Gegenseitigkeitsbasis zu öffnen und Konvergenz im Regelungsbereich sowie eine effektive Anwendung von EU-Anforderungen und -Standards zu gewährleisten.

In Einklang mit den Verhandlungsdirektiven wurde der Entwurf eines Abkommens mit der Ukraine von beiden Seiten am 28. November 2013 paraphiert.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und der Ukraine vor. Bestehende Verkehrsrechte, die aus diesen bilateralen Abkommen abgeleitet werden

und nicht unter dieses Abkommen fallen, können jedoch weiterhin ausgeübt werden, vorausgesetzt, es findet keine Diskriminierung zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Staatsangehörigen statt.

- **Übereinstimmung mit der Politik und den Zielen der Union in anderen Bereichen**

Der Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens mit der Ukraine ist für die EU ein wichtiges Element bei der Entwicklung ihrer Luftfahrtaußenpolitik sowie ein entscheidender Bestandteil der EU-Nachbarschaftspolitik und der Schaffung eines erweiterten gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums, wie in der Mitteilung der Kommission COM(2012) 556 final über die „Die Luftfahrtaußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen“ erläutert.

## 2. **Anhörung interessierter Kreise und Folgenabschätzung**

Gemäß Artikel 218 Absatz 4 AEUV hat die Kommission die Verhandlungen in Abstimmung mit einem Sonderausschuss geführt.

Sie konsultierte außerdem die interessierten Kreise während des gesamten Prozesses.

- **Anhörung interessierter Kreise**

*Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten*

Die Kommission führte Konsultationen mit den interessierten Kreisen, insbesondere über das beratende Forum, mit Vertretern der Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Gewerkschaften.

*Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung*

Sämtliche Bemerkungen der interessierten Kreise, vor allem im Hinblick auf das Verhältnis zwischen der Öffnung des Marktes und der Umsetzung der EU-Anforderungen und -Standards für den Luftfahrtbereich durch die Ukraine, wurden bei der Ausarbeitung der Verhandlungsposition der Union gebührend berücksichtigt. Die interessierten Kreise erklärten nach Verhandlungsabschluss, dass die Unterzeichnung und Durchführung des Abkommens in ihrem Interesse liegt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Wie im Falle anderer Abkommen zwischen der EU und Drittländern wird davon ausgegangen, dass durch die Liberalisierung des Marktes zwischen der EU und der Ukraine neue Strecken zwischen Flughäfen der beiden Parteien eröffnet werden. Darüber hinaus dürften auch neue Fluggesellschaften in den Markt eintreten. Diese Entwicklung würde zu mehr Wettbewerb führen und den Verbrauchern mehr Wahlmöglichkeiten zu besseren Preisen bieten. Außerdem wird durch dieses

Abkommen erstmals (einseitig) den Luftfahrtunternehmen der EU die Möglichkeit zur Durchführung von alleinigen und Anschlusskabotagebeförderungen im ukrainischen Inlandsmarkt gewährt.

Außerdem wird die Umsetzung der EU-Anforderungen und -Standards für die Luftfahrt in Bezug auf sämtliche Aspekte des Betriebs von Luftfahrtunternehmen (z. B. Sicherheit, Flugverkehrsmanagement, Gefahrenabwehr, soziale Standards und Umwelt) durch die Ukraine es ermöglichen, faire Wettbewerbsbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen zu schaffen. Darüber hinaus werden durch das Abkommen Investitionsmöglichkeiten für die Luftfahrtunternehmen der Parteien eröffnet, indem gegenseitige Mehrheitsbeteiligungen gestattet werden, durch die die Entwicklung von Luftfahrtunternehmen und die Konsolidierung in diesem Sektor gefördert werden. Zudem wird es verschiedene Aspekte der Ausübung der Geschäftstätigkeit erleichtern, da es günstige Aussichten für die Erleichterung des Betriebs von Luftfahrtunternehmen, beispielsweise Code-Sharing-Vereinbarungen, Bodenabfertigung, Leasing, intermodaler Verkehr, sowie das Recht auf Nachtstopps an Flughäfen beider Parteien bietet.

Ganz allgemein würden die Luftverkehrsmärkte der EU und der Ukraine nach und nach weitgehend miteinander verbunden und erweitert.

### **3. Rechtliche Aspekte**

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen**

Das Abkommen schafft für alle Luftfahrtunternehmen der Union gleiche und einheitliche Bedingungen für den Marktzugang und legt einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Ukraine in Bereichen von zentraler Bedeutung für einen sicheren und effizienten Betrieb des Luftverkehrs fest.

Es ermöglicht insbesondere die Ausweitung seiner Bestimmungen auf die 28 Mitgliedstaaten, die diskriminierungsfreie Anwendung der gleichen Vorschriften und den Zugang zu Vorteilen für alle Luftfahrtunternehmen der Union ohne Ansehen ihrer Staatszugehörigkeit. Diese Unternehmen können ihren Betrieb dann von jedem Punkt in der Europäischen Union nach jedem Ort in der Ukraine frei durchführen, was bislang nicht der Fall ist.

Das Abkommen umfasst einen Hauptteil, der die Kernprinzipien enthält, und sieben Anhänge: Anhang I zu den geltenden EU-Anforderungen und -Standards, Anhang II zu den vereinbarten Diensten und festgelegten Strecken, Anhang III zu Übergangsbestimmungen, Anhang IV zur Liste der anzuerkennenden Zulassungen und Zeugnisse, Anhang V zur Liste der in den Artikeln 17, 19 und 22 und in den Anhängen II und III des Abkommens genannten Drittstaaten, Anhang VI zu Verfahrensvorschriften und Anhang VII zu den Kriterien gemäß Artikel 26 Absatz 4 des Abkommens.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Internationales Abkommen.

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Die Luftfahrtaußenbeziehungen können allein durch völkerrechtliche Übereinkünfte geregelt werden.

#### **4. Auswirkungen auf den Haushalt**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über die Unterzeichnung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung dieses 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 5,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 12. Dezember 2006 ermächtigte der Rat die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen. Die Verhandlungen wurden mit der Paraphierung des Abkommens am 28. November 2013 erfolgreich abgeschlossen.
- (2) Das Abkommen schafft für alle Luftfahrtunternehmen der Union gleiche und einheitliche Bedingungen für den Marktzugang und legt einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Ukraine in Bereichen von zentraler Bedeutung für einen sicheren und effizienten Betrieb des Luftverkehrs fest.
- (3) Das Abkommen sollte daher – vorbehaltlich seines Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt – im Namen der Union unterzeichnet werden.
- (4) Damit die Vorteile des Abkommens so früh wie möglich zum Tragen kommen, sollte es vorläufig angewandt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

### *Artikel 1*

1. Die Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Ukraine andererseits wird im Namen der Union vorbehaltlich des Abschlusses des Abkommens genehmigt.

Der Wortlaut des zu unterzeichnenden Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

## *Artikel 2*

Vorbehaltlich des Abschlusses des Abkommens stellt das Generalsekretariat des Rates die zu seiner Unterzeichnung erforderliche Bevollmächtigungsurkunde für die Person(en) aus, die vom Verhandlungsführer des Abkommens benannt wurde(n).

## *Artikel 3*

Bis zu seinem Inkrafttreten wird das Abkommen gemäß Artikel 38 des Abkommens ab dem Tag der Unterzeichnung vorläufig angewendet.

## *Artikel 4*

Die Europäische Union wird in dem Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 29 des Abkommens durch die Kommission vertreten.

## *Artikel 5*

1. Die Kommission vertritt die Union bei Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 30 des Abkommens.
2. Alle sonstigen angemessenen Maßnahmen nach Artikel 30 des Abkommens in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Union fallen, werden von der Kommission beschlossen, und zwar in Abstimmung mit einem Sonderausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten.

## *Artikel 6*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Straßburg am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident  
[...]*