



Brüssel, den 1. Oktober 2014
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0186 (COD)

13234/1/14
REV 1

AVIATION 182
CODEC 1822

BERICHT

Absender: Generalsekretariat
Empfänger: AStV/Rat

Nr. Vordok.: 11678/1/14 REV 2 AVIATION 143 CODEC 1592
Nr. Komm.dok.: 11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588 + ADD 1 + ADD 2

Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 8. Oktober 2014**
Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung)
– Sachstandsbericht

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament den eingangs genannten Vorschlag am 12. Juni 2013 übermittelt. Dieser Vorschlag zielt darauf ab, durch die Neufassung des bestehenden Legislativpakets über den einheitlichen europäischen Luftraum (SES) aus dem Jahr 2009 und einige Änderungen an der EASA-Verordnung die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrssystems zu verbessern und insbesondere die Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum (SES) weiterzuentwickeln. Genauer gesagt sollen mit der Neufassung der Rechtsakte über den einheitlichen europäischen Luftraum (bekannt unter der Abkürzung SES 2+) bei der Überwachung der Einhaltung von Vorschriften, dem Leistungssystem, den funktionalen Luftraumblöcken (FAB), der Kundenorientierung der Flugsicherungsorganisationen und der Gesamtleistung Verbesserungen erzielt werden.

Durch das SES 2+-Paket werden außerdem die Rechtsvorschriften vereinfacht, indem bestimmte Überschneidungen im derzeitigen Rechtsrahmen beseitigt werden. Die wichtigsten Probleme, die mit dem Vorschlag angegangen werden sollen, sind die unzureichende Effizienz der Flugsicherungsdienste und die Fragmentierung des Flugverkehrsmanagementsystems (ATM).

Der Vorschlag zielt im Einzelnen auf Folgendes ab:

- Leistungsfähigere und effizientere Flugverkehrsdienste;
- Bessere Nutzung der Kapazitäten im Flugverkehrsmanagement.

Die drei operativen Ziele sind folgende:

- Gewährleistung transparenter, auf Marktprinzipien und Kundenwert basierender Flugsicherungsdienste;
- Stärkung der Rolle der nationalen Aufsichtsbehörden;
- Verstärkte Festlegung von Leistungszielen und Anwendung des Leistungssystems (einschließlich Stärkung des Leistungsüberprüfungsgremium (Performance Review Body, PRB));
- Strategische Neuausrichtung der funktionalen Luftraumblöcke;
- Stärkung der Führung und des Tätigkeitsfelds des Netzmanagers.

II. BERATUNGEN IM RAT

Die Kommission hat diesen Vorschlag und ihre Folgenabschätzung unter litauischem Vorsitz am 2. September 2013 in der Sitzung der Gruppe "Luftverkehr" vorgestellt; anschließend fand ein Gedankenaustausch statt. Die erste Vorlage des Vorschlags ebnete den Weg für die Beratungen der EU-Verkehrsminister auf ihrer informellen Tagung zum Thema "Einheitlicher europäischer Luftraum – die Zukunft gestalten: Vision 20XX" am 15./16. September 2013 in Vilnius. Der Gedankenaustausch wurde unter griechischem Vorsitz am 20. Juni 2014 in der Sitzung der Gruppe "Luftverkehr" fortgesetzt.

Die Beratungen mit der Prüfung der **einzelnen Artikel** des Kommissionsvorschlags wurden von der Gruppe "Luftverkehr" unter italienischem Vorsitz in ihrer Sitzung am 4. Juli begonnen und am 9., 15. und 23. Juli sowie am 8., 15. und 24. September 2014 fortgesetzt.

III. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Im Allgemeinen begrüßten die Mitgliedstaaten die Absicht der Kommission, den bestehenden Rechtsrahmen für die Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums (SES) zu vereinfachen und klarer zu gestalten. Sie unterstützen entschieden die Grundsätze und allgemeinen Ziele des SES, nämlich sicherere, effizientere und kostengünstigere Flugsicherungsdienste innerhalb eines weniger fragmentierten europäischen Luftraums. Mehrere Mitgliedstaaten hegen jedoch Bedenken hinsichtlich des Zeitpunkts und fragen sich, ob ein neues Legislativpaket angezeigt ist, bevor die Umsetzung des vorherigen Pakets Zeit genug hatte, um Erfolge zu zeitigen. **Zwar würdigen sie die von der Kommission in ihrer Folgenabschätzung gelieferten ausführlichen Informationen, dennoch sind sie der Ansicht, dass es verfrüht ist, die Folgen eines derartigen Vorschlags zu beurteilen, während der erste Referenzzeitraum des derzeitigen SES II-Rechtsrahmens noch nicht abgelaufen ist.** Sie führen an, dass diese Initiative an einem Scheideweg steht und eine gründliche Analyse im Hinblick auf das weitere Vorgehen erforderlich ist.

Andere stehen dem Kommissionsvorschlag positiver gegenüber. Ihrer Ansicht nach funktioniert das bestehende System, beginnt bereits, seinen Mehrwert zu zeigen und wird der Vorschlag nur die übrigen erforderlichen Verbesserungen vornehmen.

Der Vorsitz hat sich sehr darum bemüht, den Standpunkten der Delegationen gerecht zu werden. Im Bemühen um eine möglichst konstruktive Führung der Beratungen hat der Vorsitz sich vor allem auf einige der zentralen Artikel des Vorschlags konzentriert, die für die Mitgliedstaaten bei diesem Vorschlag am problematischsten sind: Artikel 16 (funktionale Luftraumblöcke), Artikel 17 (Netzmanagement und -gestaltung), Artikel 10 (Erbringung von Unterstützungsleistungen), Artikel 11 (Leistungssystem) und die Artikel 1-2 und 18-19.

Trotz der verschiedenen schwierigen Fragen in diesem Vorschlag sehen die Delegationen die bisherigen Fortschritte positiv und vertreten die Auffassung, dass der Vorsitz das Dossier in die richtige Richtung voranbringt.

IV. BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN FRAGEN

a) Funktionale Luftraumblöcke (Artikel 16)

Nach derzeitigem Recht hätten die funktionalen Luftraumblöcke (FAB) spätestens am 4. Dezember 2012 umgesetzt sein müssen. Da mehrere FAB bis zu diesem Termin nicht alle Auflagen der SES-II-Bestimmungen erfüllt haben, sind 18 Mitgliedstaaten nunmehr mit Vertragsverletzungsverfahren konfrontiert. Daher hat der Vorsitz versucht, den Kommissionsvorschlag zum Anlass zu nehmen, um diese heikle Frage anzugehen und den Dialog zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten in einer positiveren Weise wieder aufzunehmen. Zum einen hat der Vorsitz nach einer Formulierung im Text des Vorschlags gesucht, die einen Schritt in Richtung auf eine Lösung für die derzeitigen Vertragsverletzungsverfahren darstellen könnte. Zum anderen hat er versucht, den Vorschlag klarer zu gestalten, damit unterschiedliche Auslegungen desselben Texts geklärt, die Umsetzung der FAB auf eine neue Grundlage gestellt und weitere Vertragsverletzungsverfahren wie die kürzlich gegen Mitgliedstaaten eingeleiteten Verfahren vermieden werden können.

Zu diesem Zweck hat der Vorsitz vorgeschlagen, auf freiwilliger Grundlage einen operativen Plan auszuarbeiten, der von den Mitgliedstaaten erstellt wird und in dem die für die Umsetzung der FAB getroffenen Maßnahmen beschrieben werden. Dieser Plan soll der Kommission und den interessierten Kreisen einen klaren Überblick über die Fortschritte bei der Durchführung der FAB vermitteln.

Um die Leistungsfähigkeit des gesamten Europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (EATMN) zu verbessern und die SES-Initiative zu unterstützen, hat der Vorsitz einen neuen Artikel über Branchenpartnerschaften vorgeschlagen, mit dem deren Rolle als Partner in einem oder mehreren FAB präzisiert wird und die Maximierung der Leistungsfähigkeit der FAB angestrebt wird. Obwohl die FAB für die Mitgliedstaaten eine heikle Angelegenheit darstellen, dürfte der Vorschlag des Vorsitzes den Bedenken der Mitgliedstaaten doch recht weit entgegenkommen.

b) Netzmanagement und -gestaltung (Artikel 17)

Eines der Hauptziele des Kommissionsvorschlags besteht darin, die Funktion der einzelnen am einheitlichen europäischen Luftraum beteiligten Akteure auf EU-Ebene zu präzisieren und sich mit mehreren sich überschneidenden Bereichen im derzeitigen SES-Rechtsrahmen zu befassen.

Die diesbezüglichen Bemerkungen der Delegationen konzentrierten sich auf die Funktionen und künftigen Aufgaben des Netzmanagers im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums sowie auf eine stärkere Beteiligung der Mitgliedstaaten am Netzmanagement und an der Luftraumauslegung. Über die Funktion des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum wurde lange diskutiert, da die Mitgliedstaaten seine Beratungsfunktion in den meisten Bereichen betreffend Netzmanagement und Lufttraumauslegung noch ausbauen möchten. Ein weiteres Anliegen der Mitgliedstaaten betrifft die Unabhängigkeit und die Kosteneffizienz des Netzmanagers.

c) Erbringung von Unterstützungsleistungen (Artikel 10)

Die Kommission schlägt vor, die Unterstützungsleistungen von der Kerntätigkeit der Flugsicherungsdienste zu trennen; erstere könnten von gesonderten Unternehmen nach Marktbedingungen d.h. den üblichen Regeln der öffentlichen Auftragsvergabe erbracht werden. Die Mitgliedstaaten halten wenig von einer obligatorischen Trennung. Sie prüfen derzeit jedoch die Möglichkeit einer freiwilligen Anwendung von Marktgrundsätzen auf Unterstützungsleistungen.

Hinsichtlich einer zentralisierten Erbringung von Unterstützungsleistungen im Zusammenhang mit den Tätigkeiten des EATMN schlägt die Kommission vor, dass derartige zentralisierte Leistungen entweder vom Netzmanager oder von einer Gruppe von Flugsicherungsdienstleistern erbracht werden sollten. Die Mitgliedstaaten stehen dieser Frage zurückhaltend gegenüber, da ihrer Ansicht nach die Zentralisierung von Unterstützungsleistungen, die ohnehin durch eine gründliche Analyse gerechtfertigt werden muss, nicht immer einen Mehrwert bringt.

d) Leistungssystem (Artikel 11)

Die Einführung eines überarbeiteten Leistungssystems wurde ausführlich erörtert und erwies sich als schwierige Frage. Zunächst erachteten die Mitgliedstaaten sie als verfrüht und schlugen vor, vor der Entscheidung über ein überarbeitetes Leistungssystem die Ergebnisse des ersten, Ende 2014 ablaufenden Referenzzeitraums des einheitlichen europäischen Luftraums abzuwarten.

Die Beziehung zwischen lokalen und EU-weiten Zielen wird noch stets erörtert. Die Mitgliedstaaten streben ein dynamisches Leistungssystem an, das den lokalen Besonderheiten der Mitgliedstaaten und jeglicher Art von Einschränkungen der Verkehrsbedingungen Rechnung trägt.

Ein anderes Anliegen der Mitgliedstaaten betrifft die Funktionen des Leistungsüberprüfungsgremiums und des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum bei der Festlegung des Leistungssystems. Die Mitgliedstaaten wünschen, dass diese stärker an dem Prozess beteiligt werden. Außerdem möchten sie, dass sie bei der Festlegung der lokalen Leistungsziele als Beitrag zu den EU-weiten Leistungszielen eine größere Rolle spielen. Ferner schlagen die Mitgliedstaaten im Hinblick auf eine optimale Qualität der Leistungspläne vor, dass die Methodik des Leistungsüberprüfungsgremiums und der Evaluierungsprozess für die Leistungspläne den nationalen Aufsichtsbehörden vor der Erstellung der Leistungspläne vorgelegt werden.

V. FAZIT

Der AStV und der Rat werden ersucht, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Beratungen noch nicht abgeschlossen sind und eine Reihe von Fragen weiterer Klärung bedarf. Daher sollten die zuständigen Vorbereitungsgremien des Rates ersucht werden, den Vorschlag weiter zu prüfen, und zwar mit dem Ziel, die Beratungen erheblich voranzubringen, damit auf der nächsten Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) im Dezember eine Einigung erzielt werden kann.