

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: BMVIT-9.500/0006-I/PR3/2018

29. November 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Leichtfried, Genossinnen und Genossen haben am 12. Oktober 2018 unter der **Nr. 1903/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Wettbewerb im Luftverkehr gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie war der Stand der Verhandlungen zum gegenständlichen Vorschlag bei Übernahme des Ratsvorsitzes durch Österreich am 1.7.2018? Wie lange dauerten die Verhandlungen bereits an? Konnte der Rat bereits eine allgemeine Ausrichtung erzielen und wenn ja, seit wann lag diese vor? Wie viele Triloge fanden statt? Hat das Europäische Parlament bereits einen Standpunkt in 1. oder 2. Lesung bzw. ein Verhandlungsmandat beschlossen und wenn ja, seit wann lag dieser vor?*

Am 08. Juni 2017 legte die EK den gegenständlichen Vorschlag vor und die diesbezüglichen Diskussionen in der RAG wurden noch unter maltesischer Präsidentschaft begonnen und unter estnischer Präsidentschaft fortgesetzt. Gegen Ende der bulgarischen Präsidentschaft wurde am 7. Juni 2018 im Rahmen des TTE-Rates eine Allgemeine Ausrichtung erzielt. Noch unter bulgarischem Vorsitz fand der erste Trilog statt. Eine österreichische Delegation nahm bereits daran teil. Das Europäische Parlament beschloss seinen Standpunkt in erster Lesung am 28.03.18.

Zu Frage 2:

- *Welche Arbeiten am gegenständlichen Vorschlag erfolgten unter bulgarischem Vorsitz?*

Eine der Hauptprioritäten der bulgarischen Präsidentschaft war die Erzielung einer allgemeinen Ausrichtung, weshalb der Vorschlag in zahlreichen Sitzungen der RAG Luftverkehr behandelt wurde. Siehe dazu auch meine Ausführungen zu Frage 1.

Zu Frage 3:

- *Wie viele Beratungen (Ratsarbeitsgruppen, AStV, andere Vorbereitungsgremien des Rates, Trilogsitzungen, etc.) fanden unter österreichischem Vorsitz zum gegenständlichen Vorschlag bislang statt? An welchen Tagen und in welchen Gremien?*

RAG Luftverkehr: 07.07.18; 13.07.18; 23.07.18; 07.09.18; 14.09.18; 21.09.18; 28.09.18;

08.10.18; 12.10.18; 23.10.18; 09.11.2018; 15.11.2018; 22.11.2018

AStV: 21.09.18; 26.09.18; 17.10.18; 24.10.18; 16.11.2018

Trilogsitzungen: 24.09.18; 17.10.18; 20.11.2018

Technische Gespräche: 12.07.18; 04.09.18; 18.09.18; 26.09.18; 08.10.18; 19.10.18; 26.10.18; 12.11.2018

Zu Frage 4:

- *Wie viele Termine zur Beratung des gegenständlichen Vorschlags fanden bislang mit dem/der zuständigen BerichterstatterIn des Europäischen Parlaments statt? Wie viele solche Termine mit SchattenberichterstatterInnen?*

Es fanden zwei bilaterale Treffen mit Berichterstatter Markus Pieper (EVP) statt, nämlich am 20.03.18 und am 08.10.18. Mit der Schattenberichterstatterin Gabriele Preuss (S&D) fand ein Termin ebenfalls am 20.03.18 statt. Zusätzlich gab es auch die offiziellen Trilogie (siehe Frage 3).

Zu Frage 5:

- *Wurde der gegenständliche Vorschlag während österreichischen Vorsitzes in einer Sitzung des Rates behandelt und wenn ja, in welcher und mit welchem Ergebnis?*

Nein, unter österreichischem Vorsitz wurde der gegenständliche Vorschlag nicht im Rat behandelt.

Zu Frage 6:

- *Wurden andere Gespräche über den Vorschlag während österreichischem Vorsitz auf MinisterInnenenebene geführt?*

Es gab bilaterale Gespräche über den gegenständlichen Vorschlag insbesondere im Rahmen des Aviation Summit am 03.-04.10.18 in Wien mit Ministerinnen und Minister anderer EU-Mitgliedstaaten zwecks erfolgreichen Abschlusses während der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft.

Zu den Fragen 7 und 8::

- *Welche wesentlichen Inhalte vertritt der Rat zum gegenständlichen Vorschlag?*
- *Welche wesentlichen Inhalte vertritt das Europäische Parlament zum gegenständlichen Vorschlag?*

Der Rat und das Europäische Parlament teilen das Ziel, eine effektive und anwendbare Verordnung zu schaffen. Bei einer Reihe von politischen Punkten gibt es allerdings noch keine Übereinstimmung:

- Ausschluss von Verkehrsrechten (Art. 13): Der Rat sprach sich dafür aus Verkehrsrechte aus dem Pool der möglichen Abhilfemaßnahmen auszunehmen. Das Parlament hingegen spricht sich gegen diese Herausnahme aus.
- Beschluss von Abhilfemaßnahmen (Art. 13): In der allgemeinen Ausrichtung ist vorgesehen, dass betriebliche Abhilfemaßnahmen vom Rat beschlossen werden und finanzielle von der Kommission. Das Parlament spricht sich dafür aus, dass beide Arten von Maßnahmen von der Kommission beschlossen werden.
- Vorläufige Abhilfemaßnahmen: Das Parlament hat ergänzend zum Vorschlag der Kommission auch die Möglichkeit vorgesehen, in bestimmten Fällen vorläufige Abhilfemaßnahmen zu beschließen, obwohl die Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist. Der Rat lehnt dies aus Gründen der Rechtssicherheit ab.
- Möglichkeit der Aussetzung des Verfahrens (Art. 4a): Um sicherzustellen, dass bilaterale Streitbeilegungsverfahren nicht von parallelen Ermittlungen durch die Europäische Kommission unterminiert werden, hat der Rat die Möglichkeit vorgesehen, das Verfahren in diesem Fall auszusetzen. Das Parlament spricht sich gegen diese Möglichkeit aus.
- Schnellverfahren (Art. 9): Der Rat hat in der Allgemeinen Ausrichtung nicht die Möglichkeit eines verkürzten Verfahrens vorgesehen, während das Parlament ein Schnellverfahren mit einer maximalen Dauer von sechs Monaten fordert.
- Drohende Schädigung: Der Rat hat das Konzept der drohenden Schädigung nicht in die Allgemeine Ausrichtung aufgenommen, während sich das EP für Ermittlungen und den Beschluss von Abhilfemaßnahmen bereits bei bloß drohender Schädigung ausspricht.
- Pfad „Verletzung“ (Art. 10): der Rat hat diesen Pfad herausgenommen, mit dem Argument, dass die Europäische Kommission bei Verletzung einer internationalen Verpflichtung ohnehin tätig werden kann, wenn sie Partei des Abkommens ist. Das Parlament beharrt auf dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission (inklusive dem Pfad „Verletzung“).
- Unionsinteresse (Art. 2a): Der Rat sieht dieses Konzept als den wichtigsten ‚Safeguard‘ der Verordnung, weshalb er sich für eine zweimalige Prüfung des Unionsinteresses auf Basis eines Fragebogens aussprach. Das Parlament will das Unionsinteresse nur einmal prüfen lassen und sprach sich gegen den Fragebogen aus.

Zu Frage 9:

- *Welche Teile (unter Angabe der Artikel-Bezeichnung) des Vorschlags sind aktuell unstrittig, welche strittig?*

Aktuell gibt es mit Ausnahme von Art. 16 und 17 keine Artikel, die zur Gänze unstrittig sind, allerdings sind in vielen Artikeln nur mehr einzelne Absätze, Sätze oder Wörter offen. Im Dokument 13270/18 vom 22.10.18 sind alle Zeilen, über die vorläufige Einigkeit besteht, grün markiert. Dies trifft auf folgende Zeilen zu: 75, 78, 79, 80, 83, 85, 87, 88, 93, 94, 95-97, 99-103, 119, 123, 125, 131-136, 138-142, 149-151, 154-156, 163, 164, 166-174, 179, 180, 184-188, 210-213, 219, 223, 226, 227, 230, 231, 236, 256, 257, 262, 263, 275-279

Zu Frage 10:

- *Besteht ein „Dreispalten“-Dokument bzw. aktuelle Kompromissvorschläge des österreichischen Vorsitzes? Welche Dokumentennummer wurde für diese Dokumente vergeben? Wann wurden diese an den Nationalrat übermittelt?*

Die sog. 4-Spalten-Dokumente werden im Laufe der Verhandlungen im Rat sowie mit dem Parlament und der Kommission laufend neu erstellt und angepasst, um den gegenwärtigen Verhandlungsstand sowie etwaige Änderungen bzw. Vorschläge darzustellen. Das aktuelle 4-Spalten-Dokument trägt die Nummer 14104/18 und ist mit limitiertem Zugriff auch auf der Homepage des Parlaments abrufbar, wo es laut den dortigen Angaben mit 21.11.2018 eingelangt ist.

Zu Frage 11:

- *Welches Ziel verfolgt der österreichische Vorsitz in Hinblick auf den gegenständlichen Vorschlag bis Jahresende?*

Der vorliegende Vorschlag ist die Priorität des österreichischen Vorsitzes im Luftfahrtbereich und es wird eine Einigung mit dem Parlament bis Ende des Jahres angestrebt.

Zu Frage 12:

- *Wie lautet die österreichische Position zum gegenständlichen Vorschlag?*

Österreich hat sich stets für eine effektive und anwendbare Verordnung ausgesprochen und der Allgemeinen Ausrichtung zugestimmt. In diesem Sinne würde Österreich eine Einigung begrüßen.

Ing. Norbert Hofer

