



Brüssel, den 19. September 2023
(OR. en)

15540/07
DCL 1

AVIATION 207
ISR 17

FREIGABE¹

des Dokuments	ST 15540/07 RESTREINT UE/EU RESTRICTED
vom	22. November 2007
Neuer Status:	Öffentlich zugänglich
Betr.:	Empfehlung der Kommission an den Rat zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Israel aufzunehmen

Die Delegationen erhalten in der Anlage die freigegebene Fassung des obengenannten Dokuments.

Der Wortlaut dieses Dokuments ist mit dem der vorherigen Fassung identisch.

¹ Dokument von der Europäischen Kommission am 8. September 2023 freigegeben.

RESTREINT UE



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 22. November 2007 (23.11)
(OR. en)**

15540/07

RESTREINT UE

**AVIATION 207
ISR 17**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	22. November 2007
Empfänger:	der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA
<u>Betr.:</u>	Empfehlung der Kommission an den Rat zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Israel aufzunehmen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument SEK(2007) 1536 endgültig.

Anl.: SEK(2007) 1536 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 20.11.2007
SEK(2007)1536 endgültig

RESTREINT UE

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

**zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein umfassendes
Luftverkehrsabkommen mit Israel aufzunehmen**

DECLASSIFIED

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Ersuchen um Erteilung von Verhandlungsrichtlinien für ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Israel, um den israelischen Luftfahrtsektor in einen umfassenderen gemeinsamen Luftverkehrsraum einzubeziehen

- **Allgemeiner Kontext**

In ihrer Mitteilung „Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft“ (KOM(2005) 79 endg.) hat die Kommission die Bedeutung hervorgehoben, die der Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit ihren östlichen und südlichen Nachbarn zukommt. Das Endziel sollte es sein, die EG und ihre Partner an den südlichen und östlichen Grenzen mit dem Zweck zusammenzubringen, gemeinsame Regeln für die Marktfunktion anzuwenden. Der Rat der Europäischen Union hat dieses Ziel am 27. Juni 2005 in seinen Schlussfolgerungen zu den Außenbeziehungen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs bekräftigt, in denen er die Fortschritte bei der Entwicklung eines umfassenderen gemeinsamen Luftverkehrsraums bis 2010 unter Einbeziehung der EU-Nachbarländer begrüßte.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Das Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Marokko und das Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum zwischen der EU, ihren Mitgliedstaaten und den Ländern des westlichen Balkan.

- **Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Der Vorschlag entspricht vollständig dem Assoziationsabkommen zwischen der EU und Israel und dem Aktionsplan EU/Israel im Rahmen der europäischen Nachbarschaftspolitik.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Luftfahrtbranche, Verbände und Interessengruppen werden vor und während der Erörterungen über die Verhandlungsrichtlinien im Rat intensiv angehört.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

nicht zutreffend

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Luftfahrtsachverständige

Verwendete Methoden

Anhörung von Interessengruppen (Sitzungen, Austausch von Unterlagen)

Hauptsächlich konsultierte Organisationen/Sachverständige

Beratungsunternehmen Booz & Allen, unabhängige Sachverständige

Zusammenfassung der Stellungnahmen und Gutachten

Potenzielle Gefahren mit irreversiblen Folgen wurden nicht genannt.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Werden via CIRCA sowohl den Mitgliedstaaten als auch der Branche zugänglich gemacht.

- **Folgenabschätzung**

Die einzige alternative Option wäre das Fortbestehen im Wesentlichen überholter und teilweise wettbewerbsfeindlicher Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Israel, was die Vorteile für den Markt und die Verbraucher schmälern würde.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Mitteilung zum Vorschlag für Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Israel

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 300 EG-Vertrag

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip ist anwendbar, insoweit der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

1) Regulierungsaspekte im Bereich der Luftfahrt (z. B. Wettbewerb, staatliche Beihilfen, Flugsicherheit, Gefahrenabwehr) fallen häufig in die Zuständigkeit der Gemeinschaft und können nicht von den Mitgliedstaaten geregelt werden. Allein die Gemeinschaft kann diese wichtigen Aspekte aushandeln, zu denen auch die mögliche gegenseitige Anerkennung von Luftfahrtnormen gehört. 2) Das politische und wirtschaftliche Gewicht der EU wird die wirtschaftlichen Vorteile für die Branche und die Verbraucher wesentlich verstärken.

Maßnahmen der Mitgliedstaaten allein führen zu Unausgewogenheiten im Luftverkehrsbinnenmarkt.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Der Vorschlag stellt einen logischen Schritt zur Ausdehnung der Vorteile des Luftverkehrsbinnenmarkts auf Israel dar.

Der Vorschlag ist Teil der Nachbarschaftspolitik gegenüber Israel.

Der Vorschlag steht somit im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Dieser Vorschlag steht aus folgenden Gründen im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

nicht anwendbar

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagene Instrumente: andere.

Andere Mittel wären aus folgenden Gründen nicht angebracht:

Die einzige alternative Option wäre das Fortbestehen im Wesentlichen überholter und teilweise wettbewerbsfeindlicher Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Israel.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5) WEITERE ANGABEN

- **Einzel erläuterung zum Vorschlag**

In der Mitteilung „Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit Israel“, die die Kommission zusammen mit dieser Empfehlung angenommen hat, hat sie ihre Sicht der Notwendigkeit einer verstärkten Zusammenarbeit mit Israel im Luftfahrtbereich und der schrittweisen Einbeziehung Israels in einen europäischen Luftverkehrsraum dargelegt.

DECLASSIFIED

EMPFEHLUNG

Angesichts der obigen Mitteilung empfiehlt die Kommission,

- der Rat möge die Kommission ermächtigen, Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Israel aushandeln,
- der Rat möge einen besonderen Ausschuss einsetzen, der die Kommission bei dieser Aufgabe unterstützt, da die Kommission im Einklang mit dem EG-Vertrag diese Verhandlungen im Namen der Europäischen Gemeinschaft führt, und
- der Rat möge die beigefügten Verhandlungsrichtlinien erlassen.

DECLASSIFIED

ANHANG
VERHANDLUNGSDIREKTIVEN FÜR EIN UMFASSENDES
LUFTVERKEHRSABKOMMEN MIT ISRAEL

1. Verhandlungsziele

Auf der Grundlage der engen politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Israel andererseits und in Anbetracht der besonderen luftfahrtbezogenen Ziele des Aktionsplans EU/Israel werden die Verhandlungen mit Israel darauf abzielen, einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und Israel zu schaffen. In diesem gemeinsamen Luftverkehrsraum werden die Luftfahrtunternehmen beider Seiten ihre Dienste ungehindert nach wirtschaftlichen Grundsätzen erbringen und auf einer fairen und gleichberechtigten Basis miteinander konkurrieren können. Dabei werden sie gleichwertigen oder harmonisierten Regulierungsbedingungen auf der Grundlage gegenseitiger Anerkennung unterliegen.

2. Umfang des Abkommens

Ein umfassendes Luftverkehrsabkommen würde es den Parteien ermöglichen, einen eindeutigen und stimmigen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen sich ihre Luftfahrtbeziehungen in den kommenden Jahren konstruktiv entwickeln können. Basis des Rahmens wäre ein globales Paket von Rechten und Pflichten, damit unter anderem die Annäherung der Rechtsvorschriften für die Luftfahrt gewährleistet und gefördert wird und Widersprüche zwischen den Vorschriften vermieden werden. Innerhalb des Rahmens werden gemeinsame Verfahren für die Zusammenarbeit bei der Gefahrenabwehr, der Flugsicherheit und Umweltnormen eingerichtet und die Zusammenarbeit auf industriellem Gebiet gefördert. Gegenstand des Abkommens wäre eine Reihe von Themen mit dem Ziel, eine schrittweise, auf Gegenseitigkeit beruhende und dauerhaft beständige Öffnung der Märkte im Hinblick auf die Errichtung eines vollkommen offenen gemeinsamen Luftverkehrsraums zu gewährleisten. Begleitet würde dies durch einen Prozess der konvergenten Regulierungszusammenarbeit, wobei eine angemessene Flexibilität (z. B. in Bezug auf Übergangszeiträume) sicherzustellen wäre. Das Abkommen wird das Ausmaß des bereits durch bestehende zweiseitige Abkommen geschaffenen Marktzugangs nicht verringern. Die Gemeinschaft wird ohne weitere Bezugnahme auf den Rat keine zusätzlichen Verkehrsrechte zwischen einem Ort in der Europäischen Union und einem Ort in einem Drittland einräumen.

- (1) Die Kommission wird sicherstellen, dass das Abkommen mit dem EG-Vertrag und dem einschlägigen Gemeinschaftsrecht vereinbar ist.
- (2) Das Abkommen sollte ausreichende Verfahren für die Verifizierung und den Informationsaustausch umfassen, die zum Ziel haben, das gegenseitige Vertrauen in die Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen zu gewährleisten, damit gleiche Wettbewerbsbedingungen sichergestellt sind.
- (3) Das Abkommen sollte strenge Vorschriften für die Flugsicherheit und Luftsicherheit umfassen, wobei die Verfahren, Normen und Entwicklungen zu berücksichtigen sind, die im Gebiet der Gemeinschaft anwendbar sind oder sich dort vollziehen.

- (4) Das Abkommen sollte Vorschriften zu Wettbewerb und staatlichen Beihilfen umfassen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Marktbeteiligten zu gewährleisten.
- (5) Das Abkommen sollte zum Ziel haben, Israel bei der Errichtung des einheitlichen europäischen Luftraums einzubinden.
- (6) Das Abkommen sollte intermodale Aspekte im Zusammenwirken verschiedener Verkehrsträger abdecken.
- (7) Das Abkommen sollte es ermöglichen, die Flexibilität zur Ergreifung umweltbezogener Maßnahmen innerhalb der EU zu wahren, besonders im Hinblick auf Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf den Klimawandel, die Luftqualität und die Lärmbelastung in Flughäfen.
- (8) Das Abkommen sollte die Besteuerung von Flugkraftstoffen, die Luftfahrzeugen geliefert werden, nicht verbieten. Das Abkommen sollte deutlich machen, dass die Vorschriften für die Besteuerung von Flugkraftstoffen einer Partei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei beim Betrieb von, nach oder innerhalb des Gebiets der ersten Partei einzuhalten sind.
- (9) Das Abkommen sollte zum Ziel haben, die Liberalisierung der Investitionsvorschriften vorbehaltlich angemessener Schutzmechanismen zu sondieren.
- (10) Ein besonderes Kapitel sollte der Zusammenarbeit in Technik und Forschung gewidmet sein.
- (11) Bei der Verfolgung dieser Ziele sollte das Abkommen die notwendige Flexibilität gewährleisten, insbesondere hinsichtlich Übergangszeiträumen.

3. Struktur des Abkommens

Das abschließende Abkommen wird die einschlägigen Bestimmungen der bestehenden zweiseitigen Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Israel schrittweise ersetzen. Dabei wird dem horizontalen Luftverkehrsabkommen Rechnung getragen, das gleichzeitig zwischen der Gemeinschaft und Israel auszuhandeln ist. Die Bestimmungen zweiseitiger Luftverkehrsabkommen bleiben in Kraft, sofern sie nicht von dem abschließenden Abkommen geändert werden.

Die Kommission handelt entsprechende Klauseln aus, um das Abkommen zwischen dem Zeitpunkt seiner Unterzeichnung und dem Abschluss durch die Parteien vorläufig anzuwenden.

4. Verwaltung des Abkommens

Jede Partei wird für die Durchsetzung in ihrem Gebiet und bezüglich ihrer Staatsangehörigen und Luftfahrtunternehmen zuständig sein.

Das Abkommen sollte ein geeignetes Streitbeilegungsverfahren und Schutzmaßnahmen umfassen, und es sollte ein Gemischter Ausschuss von Vertretern der Parteien eingesetzt werden, der für die Verwaltung des Abkommens und seine ordnungsgemäße Umsetzung zuständig ist.

5. Verhandlungsführung

Die Kommission wird bei den Verhandlungen von einem Sonderausschuss, der vom Rat eingesetzt wird, unterstützt. Die Kommission wird den Rat regelmäßig über den Verhandlungsfortschritt unterrichten.

Die Kommission wird dem Rat über das Ergebnis der Verhandlungen und gegebenenfalls über während der Verhandlungen aufgetretene Probleme Bericht erstatten.

DECLASSIFIED