



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

5276/07  
DCL 1

AVIATION 16  
RELEX 17  
CDN 1

**FREIGABE<sup>1</sup>**

---

des Dokuments	ST 5276/07 RESTREINT UE/EU RSTRICED
vom	15. Januar 2006
Neuer Status:	Öffentlich zugänglich
Betr.:	Empfehlung der Kommission an den Rat zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Kanada aufzunehmen

---

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

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

---

<sup>1</sup> Dokument von der Europäischen Kommission am 8. September 2023 freigegeben.

# RESTREINT UE



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 15. Januar 2007 (17.01)  
(OR. en)**

**5276/07**

**RESTREINT UE**

**AVIATION 16  
RELEX 17  
CDN 1**

## **ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

---

**Absender:** Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

**Eingangsdatum:** 11. Januar 2007

**Empfänger:** der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA

---

**Betr.:** Empfehlung der Kommission an den Rat zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Kanada aufzunehmen

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument **SEK(2006) 1129** endgültig.

Anl.: **SEK(2006) 1129** endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 09.01.2007  
SEK(2006) 1129 endgültig

RESTREINT UE

**EMPFEHLUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT**

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

DECLASSIFIED

## BEGRÜNDUNG

### 1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Begründung und Zielsetzung des Vorschlags**

In ihrer Mitteilung „Entwicklung einer Zivilluftfahrtspolitik der Gemeinschaft gegenüber Kanada“, zu der die Kommission zusammen mit dieser Empfehlung einen Vorschlag vorlegt, hat die Kommission ihre Sicht der Notwendigkeit einer verstärkten Zusammenarbeit mit Kanada im Bereich des Luftverkehrs und die beiderseitigen Vorteile einer Öffnung des Luftverkehrsmarkts zwischen der EU und Kanada dargelegt.

- **Allgemeiner Kontext**

Die internationalen Luftverkehrsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und Kanada werden durch bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten geregelt. Diese Abkommen enthalten zum Teil Beschränkungen und verursachen Wettbewerbsverzerrungen zwischen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf dem transatlantischen Markt.

Das vorgeschlagene Abkommen würde ferner für Rechtssicherheit in den Luftverkehrsbeziehungen zwischen der EU und Kanada sorgen. Alle derzeit geltenden bilateralen Abkommen entsprechen nicht dem Gemeinschaftsrecht.

- **Bestehende Bestimmungen auf dem Gebiet des Vorschlags**

Auf dem Gebiet des Vorschlags bestehen keine Bestimmungen.

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

Der Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens mit Kanada wird zur Förderung des Wirtschaftswachstums im Luftverkehrssektor und zum Erfolg der Lissabonner Strategie beitragen. Das Abkommen wird zu einer Verbesserung des ordnungspolitischen Umfeldes führen, den Verwaltungsaufwand verringern, Synergien steigern und außerdem andere Ziele der EU-Politik einbeziehen, z.B. im Umweltbereich. Das Abkommen unterstützt außerdem ein zentrales Ziel der gemeinschaftlichen Luftfahrtaußenpolitik, indem es in den Luftverkehrsbeziehungen EU-Kanada für Rechtssicherheit sorgt.

### 2) ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung interessierter Kreise**

*Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten*

Mitgliedstaaten und Industrie (Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und andere interessierte Kreise) werden während der gesamten Verhandlungen zu einem derartigen Abkommen konsultiert.

*Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung*

Die Stellungnahmen werden bei den Verhandlungen berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

wirtschaftliche Regulierung, Flug- und Luftsicherheit, Marktentwicklung

Methodik

SWOT-Analyse

Wichtigste konsultierte Organisationen/Sachverständige

unabhängige Berater

Zusammenfassung der Stellungnahmen und Gutachten

Potenzielle Risiken mit irreversiblen Folgen wurden nicht genannt.

Es wird empfohlen, Verhandlungen zu einem umfassenden Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Kanada aufzunehmen.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die Stellungnahmen wurden in der CIRCA-Datenbank veröffentlicht.

- **Folgenabschätzung**

Die Liberalisierung des Luftverkehrs zwischen Kanada und der EU wäre von besonderem Nutzen für Märkte, die derzeit noch durch restriktive Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Kanada reguliert sind.

Sie würde die bestehenden Kapazitäts- und Preisbeschränkungen beseitigen und damit günstige Bedingungen für die Industrie und die Verbraucher schaffen. Die Beseitigung bestehender geographischer Beschränkungen (begrenzte Anzahl von Punkten) könnte zu einer Steigerung der Anzahl von Flügen zwischen der EU und Kanada führen. Insbesondere die Beschränkungen im Hinblick auf die Westküste (Vancouver) und kleinere EU-Mitgliedstaaten könnten aufgehoben werden.

Eine Erhöhung der Zahl (direkter) Flüge würde den Handel und den Tourismus zwischen der EU und Kanada beleben und somit einen umfassenderen wirtschaftlichen Nutzen für die Wirtschaft der EU mit sich bringen. Flughäfen und luftverkehrsbezogene Branchen wie auch die Flugzeugindustrie würden vom zunehmenden Luftverkehr zwischen der EU und Kanada ebenfalls profitieren.

### 3) RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Die vorgeschlagene Aushandlung eines Abkommens über einen offenen Luftverkehrsraum wird die guten Beziehungen mit Kanada weiter festigen, das ebenso wie die Gemeinschaft das Ziel verfolgt, den Rahmen für den internationalen Luftverkehr zu reformieren. Das Abkommen wird Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Fluggästen, Versendern, der Fremdenverkehrswirtschaft und der Wirtschaft allgemein sowohl in der Europäischen Union als auch in Kanada wirtschaftlichen Nutzen bringen. Es wird die wichtigen transatlantischen Wirtschaftsbeziehungen festigen und das Luftverkehrsabkommen zwischen den USA und der Europäischen Union ergänzen. Ebenso wichtig ist außerdem, dass das Abkommen ein Meilenstein auf dem Weg zu einer Reform des völkerrechtlichen Rahmens für den Luftverkehr sein wird.

- **Rechtsgrundlage**

EG-Vertrag, Art. 300 Absatz 1

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip findet Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können auf Ebene der Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Die Beibehaltung des Status bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Kanada würde den Markt EU-Kanada der Wachstumsmöglichkeiten berauben, die sich nach der Öffnung anderer Luftverkehrsmärkte ergeben haben. Ein solches Szenario könnte sogar zu echten Verlusten führen, da auf den anderen Märkten die Liberalisierung vorangetrieben wird, um das Netz des internationalen Luftverkehrs besser auszunutzen. Neben negativen Auswirkungen für die Verbraucher würde es außerdem zu einer Benachteiligung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf dem nordatlantischen Luftverkehrsmarkt kommen.

Durch eine Maßnahme der Gemeinschaft lassen sich die Ziele des Vorschlags aus folgenden Gründen besser erreichen:

Ein Abkommen auf EU-Ebene wird allen europäischen Akteuren erhebliche Vorteile bringen und die Position der Industrie im globalen Wettbewerb stärken. Es wird auch eine Beseitigung der Unterschiede in den bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten mit Kanada ermöglichen, die zu einer Chancenungleichheit für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft führen.

Die Ziele des Vorschlags können auf Ebene der Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden: Erstens liegen Regulierungsaspekte im Bereich des Luftverkehrs (z.B. Wettbewerb, staatliche Beihilfen, Flug- und Luftsicherheit) oft in der Zuständigkeit der Gemeinschaft und können nicht von den Mitgliedstaaten behandelt werden. Nur die Gemeinschaft kann über diese wichtigen Aspekte verhandeln. Zweitens wird das politische und wirtschaftliche Gewicht der EU den wirtschaftlichen Nutzen für Industrie und Verbraucher im Rahmen eines Abkommens erheblich steigern.

Das Abkommen wird die Grundlage für echte Luftverkehrsbeziehungen zwischen

Mitgliedstaaten der EU und Kanada schaffen, für die es zur Zeit keine Rechtsgrundlage gibt, und damit gleiche Bedingungen für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gewährleisten.

Der Vorschlag steht daher in Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

<sup>331</sup> Ein offenes Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Kanada ist das effizienteste Instrument zur Verbesserung der Luftverkehrsbeziehungen zwischen der EU und Kanada.

Das vorgeschlagene Abkommen bedeutet weder für die Behörden der Mitgliedstaaten noch für die Industrie einen administrativen oder finanziellen Mehraufwand.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Empfehlung.

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Ein Vorschlag des Rates für Verhandlungsdirektiven ist das vorgesehene Verfahren für internationale Verkehrsverhandlungen auf der Grundlage von Artikel 300 Absatz 1 EG-Vertrag.

#### **4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

#### **5) WEITERE ANGABEN**

- **Vereinfachung**

Der Vorschlag führt zu einer Vereinfachung der Rechtsvorschriften.

Ein umfassendes Luftverkehrsabkommen bedeutet die Ersetzung von 17 bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Kanada durch ein einziges Abkommen.

## EMPFEHLUNG

Aufgrund der obigen Mitteilung empfiehlt die Kommission:

- a) der Rat möge die Kommission ermächtigen, Verhandlungen mit Kanada im Hinblick auf den Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens aufzunehmen;
- b) die Kommission solle diese Verhandlungen gemäß den als Anhang beigefügten Verhandlungs-direktiven führen.

DECLASSIFIED

## ANHANG

### VERHANDLUNGSDIREKTIVEN FÜR EIN UMFASSENDES LUFTVERKEHRSABKOMMEN MIT KANADA

#### 1. Geltungsbereich des Abkommens

Ein umfassendes Luftverkehrsabkommen würde es der Gemeinschaft und Kanada erlauben, einen eindeutigen und stimmigen Rahmen festzulegen, innerhalb dessen sie ihre Luftverkehrsbeziehungen in den kommenden Jahren konstruktiv ausbauen können. Dem Rahmen würde ein umfassendes Paket von Rechten und Pflichten zugrunde liegen, um *unter anderem* die Annäherung der luftfahrtrechtlichen Vorschriften zur Verhinderung einer Kollision von Rechtsvorschriften zu gewährleisten und zu fördern, gemeinsame Verfahren für die Zusammenarbeit in den Bereichen Luftsicherheit, Flugsicherheit und Umweltstandards zu schaffen und die Zusammenarbeit im industriellen Bereich zu fördern. Das Abkommen würde eine Reihe von Themen abdecken und den Zweck verfolgen, eine gegenseitige, auf Dauer tragbare und ausgeglichene Öffnung der Märkte, begleitet durch einen Prozess der Regulierungszusammenarbeit mit gemeinsamer Zielrichtung, zu gewährleisten, wobei ein angemessenes Maß an Flexibilität (z. B. bezüglich Übergangsfristen) gegeben sein soll.

- Die Kommission stellt sicher, dass das Abkommen mit den einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften vereinbar ist.
- Das Abkommen wird angemessene Verfahren für die Verifikation und den Informationsaustausch umfassen müssen, mit dem Ziel, ausreichend Vertrauen in die Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen sicherzustellen, um Gewähr für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu bieten.
- Das Abkommen wird strenge Bestimmungen zur Flugsicherheit und Luftsicherheit auf einem Niveau vorgeben müssen, das mit dem in der Gemeinschaft erreichten Niveau vergleichbar ist.
- Das Abkommen sollte es ermöglichen, die Flexibilität zur Ergreifung von Maßnahmen innerhalb der EU hinsichtlich des Umweltschutzes zu wahren, insbesondere hinsichtlich Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf den Klimawandel, die Luftqualität und die Lärmbelastung an Flughäfen.
- Das Abkommen sollte die Besteuerung von Flugkraftstoff, mit dem Luftfahrzeuge betankt werden, nicht verbieten. Im Abkommen sollte klar zum Ausdruck kommen, dass die Vorschriften für die Besteuerung von Flugkraftstoff einer Partei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei einzuhalten sind, wenn diese Flüge nach, von oder innerhalb des Gebiets der ersten Partei durchführen.
- Das Abkommen sollte Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien dazu berechtigen, sich im Gebiet der anderen Partei niederzulassen und ihre Dienstleistungen auf der Basis kommerzieller Grundsätze frei zu erbringen sowie sich auf fairer und gleichberechtigter Grundlage und vorbehaltlich gleichwertiger und harmonisierter rechtlicher Bedingungen am Wettbewerb zu beteiligen.

#### 2. Verhandlungsziele

Das Abkommen soll Rechtssicherheit für alle unter das Abkommen fallenden Aspekte schaffen.

Ziel der Verhandlungen mit Kanada ist die Schaffung eines offenen Luftverkehrsraums, der die Gebiete der Gemeinschaft und Kanadas abdeckt und in dem die Luftfahrtunternehmen beider Seiten sich ungehindert niederlassen können (entweder direkt, durch Gemeinschaftsunternehmen oder im Rahmen des Mehrheitseigentums) und in dem sie ihre Dienste auf der Basis kommerzieller Grundsätze erbringen und sich auf fairer und gleichberechtigter Basis und vorbehaltlich gleichwertiger oder harmonisierter rechtlicher Bedingungen am Wettbewerb beteiligen können.

### **3. Struktur des Abkommens**

Das endgültige Abkommen wird die bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Kanada ersetzen.

Es kann vorgeschlagen werden, bestimmte Elemente eines endgültigen Abkommens vor anderen in einem abgestuften Ansatz umzusetzen.

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

### **4. Durchführung des Abkommens**

Jede Partei wird für die Durchsetzung in ihrem Gebiet und hinsichtlich ihrer Staatsangehörigen und Luftfahrtunternehmen verantwortlich sein.

Das Abkommen hat ein entsprechendes Streitbeilegungsverfahren vorzusehen.

### **5. Institutionelle Regelungen**

Die Kommission wird bei den Verhandlungen durch einen vom Rat eingesetzten Sonderausschuss unterstützt. Die Kommission unterrichtet den Rat regelmäßig vom Fortgang der Verhandlungen.

Die Kommission berichtet dem Rat über das Ergebnis der Verhandlungen und gegebenenfalls über sich bei den Verhandlungen ergebende Schwierigkeiten.