



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 27. September 2024
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0186(COD)

8311/1/24
REV 1 ADD 1

AVIATION 73
CODEC 950
PARLNAT 113

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.:	Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf die Annahme einer VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Neufassung) – Entwurf der Begründung des Rates – Vom Rat am 26. September 2024 angenommen
--------	--

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 22. September 2020 den geänderten¹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (im Folgenden „SES2+-Neufassung“) sowie den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1139 in Bezug auf die Fähigkeit der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, als Leistungsüberprüfungsgremium für den einheitlichen europäischen Luftraum zu handeln (im Folgenden „Vorschlag zur Änderung der EASA-Basisverordnung“), vorgelegt.
2. In seiner 9. Wahlperiode bestätigte das Europäische Parlament Herrn Marinescu (PPE – RO) als Berichterstatter für die SES2+-Neufassung. Der TRAN-Ausschuss nahm am 17. Juni 2021 sein Mandat für Verhandlungen mit dem Rat an; dazu änderte er seinen Standpunkt in erster Lesung von 2014.
3. In seiner 9. Wahlperiode benannte das Europäische Parlament Herrn Bogusław Liberadzki (S&D – PL) als Berichterstatter für den Vorschlag zur Änderung der EASA-Basisverordnung. Das Europäische Parlament erteilte am 7. Juli 2021 im Plenum ein Mandat für Verhandlungen über den Vorschlag zur Änderung der EASA-Basisverordnung.
4. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) hatte am 3. Juni 2021 unter portugiesischem Vorsitz eine allgemeine Ausrichtung festgelegt².

¹ Die Kommission hatte 2013 einen ersten Vorschlag für eine Neufassung der Verordnung zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums angenommen. In seiner 7. Wahlperiode benannte das Europäische Parlament den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für den Vorschlag für den einheitlichen europäischen Luftraum und benannte Herrn Marian-Jean Marinescu (PPE – RO) als Berichterstatter. Am 12. März 2014 nahm das EP seinen Standpunkt in erster Lesung an. Der Rat legte im Dezember 2014 eine allgemeine Ausrichtung fest. Daraufhin kamen die Beratungen zu dem Dossier jedoch zum Stillstand. Im Dezember 2019 ersuchte der Rat die Kommission, ihren Gesetzgebungsvorschlag zu überdenken.

² Dok. 9490/21 + COR 1-5 und 9616/21.

5. Die Verhandlungen begannen mit einem ersten Trilog im Juli 2021. Bei einem zweiten Trilog im November 2021 konnte eine vorläufige Einigung über mehrere Fragen zu Kapitel IV (Netzmanagement) erzielt werden, womit der Weg für eine erste vorläufige politische Einigung zu diesem Kapitel beim dritten Trilog im Mai 2023 geebnet wurde. Beim vierten Trilog im März 2024 erzielten die beiden gesetzgebenden Organe eine politische Einigung zu allen verbleibenden Kapiteln. Es wurde insbesondere beschlossen, alle Bestimmungen in der SES2+-Neufassung zusammenzuführen; somit wurde der Vorschlag zur Änderung der EASA-Basisverordnung verworfen.
6. Am 22. März 2024 prüfte der AStV den endgültigen Kompromisstext für die SES2+-Neufassung im Hinblick auf eine Einigung und bestätigte diese.
7. Am 9. April 2024 richtete der Vorsitz des TRAN-Ausschusses ein Schreiben an den Präsidenten des AStV, in dem bestätigt wurde, dass das Parlament den Standpunkt des Rates in zweiter Lesung billigen würde, falls der Rat den vereinbarten Text, einschließlich der gemeinsamen Erklärung, in erster Lesung nach Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen billigen würde.

II. ZIEL

8. Ziel der Neufassung ist es, die Leistung, die Organisation und das Management der Lufträume in der Europäischen Union und die Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu verbessern. So sollen die Kapazitäten erhöht, Kosten gesenkt und die Anpassungsfähigkeit des Systems gestärkt und gleichzeitig die Auswirkungen des Luftverkehrs auf Umwelt und Klima verringert werden.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

Verfahrenstechnischer Hintergrund

9. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags haben Parlament und Rat Verhandlungen geführt, um auf der Grundlage des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer Einigung in einem frühen Stadium der zweiten Lesung zu gelangen. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden gesetzgebenden Organen erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

Zusammenfassung der wichtigsten Punkte

10. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält die folgenden Kernpunkte, über die die beiden gesetzgebenden Organe eine Einigung erzielt haben:
11. Die Anwendung der Verordnung lässt die hoheitliche Gewalt der Mitgliedstaaten über ihren Luftraum und die Anforderungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen unberührt. Die Verordnung erstreckt sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen.
12. Jeder Mitgliedstaat benennt eine nationale Aufsichtsbehörde, die bewertet, ob die Anbieter von Flugsicherungsdiensten bestimmte Anforderungen, etwa in Bezug auf die finanzielle Tragfähigkeit und Organisationsstruktur, einhalten; dabei arbeitet sie mit der zuständigen nationalen Behörde zusammen, die mit der Zulassung von Anbietern von Flugsicherungsdiensten betraut ist. Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Aufgaben der einen oder der anderen Behörde zu übertragen.
13. Die Anbieter von Flugsicherungsdiensten und die nationale Aufsichtsbehörde können Teil derselben Organisation sein, sofern sie funktional getrennt sind und die Unabhängigkeitsanforderungen erfüllen.
14. Ferner werden die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, Wirtschafts- und Sicherheitsaufsichtsfunktionen in derselben Verwaltungsstelle zusammenzufassen. Diese Lösung verringert den bürokratischen Aufwand und dient der Anpassung an bestehende Organisationsmodelle.
15. Die Anbieter von Flugverkehrsdiensten können auf freiwilliger Basis bestimmte Flugsicherungsdienste zu Marktbedingungen öffnen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Öffnung von Flugverkehrsdiensten für die Flugplatzkontrolle und/oder für die Anflugkontrolle zu Marktbedingungen zu genehmigen.
16. Die nationalen Aufsichtsbehörden und die Kommission werden gemeinsam die Leistung von Flugsicherungsdiensten im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bewerten. Die Kommission wird dabei von einem unabhängigen Leistungsüberprüfungsausschuss (Performance Review Board – PRB) unterstützt, der eine beratende Funktion hat. Der PRB wird als eine stabile und ständige Einrichtung geschaffen und aus dem EU-Haushalt finanziert.

17. Die Möglichkeit einer obligatorischen Differenzierung von Streckengebühren wird eingeführt, um Luftraumnutzer dazu zu veranlassen, Verbesserungen bei der Klima- und Umweltleistung zu fördern, unter anderem durch Nutzung der verfügbaren Strecke mit dem niedrigsten Kraftstoffverbrauch oder verstärkte Nutzung alternativer sauberer Antriebstechnologien, vorbehaltlich einer Durchführbarkeitsstudie zur Bestimmung des Beitrags und des zusätzlichen Nutzens dieser Differenzierung und zur Bewertung ihrer Auswirkungen auf den Luftverkehr, die Erbringung von Diensten, Verwaltungskosten und Beteiligte.
18. Die Netzperspektive wird gestärkt, indem neue Netzfunktionen hinzugefügt werden und dem derzeitigen Netzmanager Eurocontrol zusätzliche, klar abgegrenzte Aufgaben übertragen werden, damit er besser zur nachhaltigen und effizienten Nutzung des Luftraums beitragen kann. Die Mitgliedstaaten werden vollständig in strategisch wichtige Entscheidungen für das Netz einbezogen.

IV. **FAZIT**

19. Der Standpunkt des Rates unterstützt das Ziel des Kommissionsvorschlags und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
20. Der Rat ist daher überzeugt, dass sein Standpunkt in erster Lesung die Verhandlungsergebnisse in ausgewogener Weise abbildet, und dass die SES2+-Neufassung nach ihrer Annahme einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Effizienz des Luftraummanagements in der EU leisten wird.