



Brüssel, den 11. November 2019
(OR. en)

13466/1/19
REV 1

AVIATION 203
FIN 693

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	ST 11436/4/19 REV4
Betr.:	Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 11/2019 des Europäischen Rechnungshofs „Die EU-Rechtsvorschriften für die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements schaffen Mehrwert – aber die Fördermittel waren größtenteils nicht nötig“ – Annahme

1. Der Europäische Rechnungshof hat am 25. Juni 2019 den Sonderbericht Nr. 11/2019 „Die EU- Rechtsvorschriften für die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements schaffen Mehrwert – aber die Fördermittel waren größtenteils nicht nötig“ veröffentlicht.
2. Nach den in den Schlussfolgerungen des Rates betreffend die Verbesserung des Verfahrens zur Prüfung der Sonderberichte des Europäischen Rechnungshofs¹ festgelegten Regeln hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter die Gruppe „Luftverkehr“ am 3. Juli 2019 beauftragt, diesen Bericht zu prüfen².

¹ Dok. 7515/00 FIN 127 + COR 1.

² Dok. 10666/19 FIN 439 AVIATION 133 RECH 389.

3. Die Gruppe „Luftverkehr“ hat den Sonderbericht und den vom Vorsitz vorgeschlagenen Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates in ihren Sitzungen vom 11. Juli, 5. und 26. September, 24. Oktober und 7. November 2019 geprüft. Nachdem die Delegationen Anmerkungen und Vorschläge vorgelegt haben, wurde der Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates weiter überarbeitet.
 4. Vorbehaltlich der Bestätigung durch den AStV wird der Rat ersucht, den in der Anlage wiedergegebenen Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates auf einer seiner nächsten Tagungen anzunehmen.
-

ENTWURF

SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES

zum Sonderbericht Nr. 11/2019

des Europäischen Rechnungshofs:

„Die EU-Rechtsvorschriften für die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements schaffen Mehrwert – aber die Fördermittel waren größtenteils nicht nötig“

DER RAT

1. NIMMT den Sonderbericht Nr. 11/2019 des Europäischen Rechnungshofs *„Die EU-Rechtsvorschriften für die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements schaffen Mehrwert – aber die Fördermittel waren größtenteils nicht nötig“* im Hinblick auf die Auswirkungen der Rechtsvorschriften und der finanziellen Unterstützung der Union auf die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements (Air Traffic Management – ATM) ZUR KENNTNIS;
2. HEBT den konstruktiven Ansatz des Europäischen Rechnungshofs im Hinblick auf die Angemessenheit einer Förderung mit öffentlichen EU-Mitteln und den spezifischen Mehrwert einer derartigen Förderung für die Modernisierung des ATM HERVOR und BEGRÜßT die offenen und kritischen Feststellungen des Europäischen Rechnungshofs zur Wirksamkeit der EU-Förderung in Bezug auf einige geprüfte Vorhaben im Rahmen der Errichtung von SESAR und zu den Auswirkungen dieser Förderung auf die Modernisierung des ATM;
3. HEBT die Vorteile einer Koordinierung auf Unionsebene für die Modernisierung des ATM HERVOR, um die Interoperabilität zwischen den Beteiligten sicherzustellen und so die Einführung neuer ATM-Technologien und betrieblicher Verfahren bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten zu unterstützen;
4. BETONT, wie wichtig die Koordinierung aller Beteiligten und die erforderliche Teilnahme im Hinblick auf die zeitnahe Umsetzung gemeinsamer Vorhaben ist;

5. WEIST DARAUF HIN, welche entscheidende Rolle das Projekt für Forschung und Entwicklung im Bereich des Flugverkehrsmanagements im einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky ATM Research – SESAR) dabei spielt, die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums zu ermöglichen; UNTERSTREICHT – mit dem Ziel, den Verzögerungen bei einigen SESAR-Lösungen entgegenzuwirken –, dass die zeitnahe Verfügbarkeit und Errichtung technologischer und betrieblicher Lösungen für die Modernisierung des ATM-Umfelds durch eine Beschleunigung damit verbundener Investitionen und eine Synchronisierung der Bemühungen sichergestellt werden muss;
6. BETONT, dass die finanzielle Unterstützung im neuen Finanzrahmen 2021-2027 aufrechterhalten und in Bezug auf ihren Mehrwert ausreichend begründet werden sollte, eine effiziente Nutzung von Ressourcen darstellen sollte und dazu beitragen sollte, die Leistung des europäischen ATM-Netzes in der Union zu steigern;
7. BETONT, wie wichtig es ist, sicherzustellen, dass SESAR-Lösungen nahtlos und zeitnah von der Entwicklungsphase in die Industrialisierungs- und Umsetzungsphase übergehen, UNTER HINWEIS AUF die Unterschiede zwischen den Industrialisierungsprozessen von Bordausrüstung und Bodensystemen und UNTER BETONUNG DESSEN, dass ein zeitnaher und wirksamer Einsatz ausgereifter neuer Konzepte durch die unverzügliche Freigabe geeigneter technischer und betrieblicher Spezifikationen und deren konsequente Einhaltung unterstützt werden sollte, und UNTERSTÜTZT, falls sich dies als notwendig erweist, eine kontinuierliche und gezieltere finanzielle Unterstützung einer synchronen und zeitnahen Errichtung wesentlicher SESAR-Lösungen durch die Union, insbesondere zur Schließung von Lücken zwischen den Industrialisierungs- und Umsetzungsprozessen;
8. NIMMT ZUR KENNTNIS, dass im Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs eine mangelnde Standardisierung der SESAR-Projekte festgestellt wird, und ERKENNT AN, dass Standardisierung zur Gewährleistung der Interoperabilität beiträgt;
9. HEBT HERVOR, dass es Unstimmigkeiten zwischen den Verfahren für die Mittelzuweisung im Rahmen des Mechanismus der Fazilität „Connecting Europe“ und dem fünfjährigen Investitionsprogramm gemäß der Verordnung (EU) 2019/317 über eine Gebührenregelung gibt;
10. WEIST DARAUF HIN, dass die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission Einzelheiten zur Festlegung gemeinsamer Vorhaben, zum Aufbau von Entscheidungsstrukturen, zu den Rollen der am Betrieb Beteiligten und zur Schaffung von Anreizen für die Unterstützung der Durchführung des europäischen Masterplans für das ATM enthält und NIMMT ZUR KENNTNIS, dass im Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs die Bedeutung der am Betrieb Beteiligten für die Durchführung der Errichtungsmaßnahmen unterstrichen wird;

11. WEIST DARAUF HIN, dass mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 716/2014 der Kommission das gemeinsame Pilotvorhaben eingerichtet und eine erste Gruppe von ATM-Funktionen festgelegt wird, die rechtzeitig, koordiniert und synchron einzuführen sind, um die im europäischen Masterplan für das ATM dargelegten wesentlichen betrieblichen Änderungen zu erreichen. Allerdings hat der Europäische Rechnungshof festgestellt, dass einige der entwickelten Funktionen zum Zeitpunkt der Aufnahme in die Verordnung (EU) Nr. 716/2014 über das gemeinsame Pilotvorhaben nicht ausreichend ausgereift waren. Darüber hinaus gefährden Verzögerungen bei der Freigabe ausgereifter Lösungen die Einhaltung der rechtlichen Anforderungen im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission;
12. BEGRÜBT, dass die Kommission die Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs annimmt und FORDERT die Kommission NACHDRÜCKLICH AUF, auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse und des Sonderberichts des Europäischen Rechnungshofs Überlegungen darüber anzustellen, wie die Errichtung von SESAR verbessert werden kann und wie Interessenkonflikte vermieden werden können;
13. ERSUCHT die Kommission, das gemeinsame Pilotvorhaben im Lichte der Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs zu überprüfen, da die Überprüfung dazu dienen soll, einige der im Bericht aufgeführten Mängel anzugehen und Möglichkeiten zur Steigerung der Wirksamkeit gemeinsamer Vorhaben im Rahmen des SESAR-Innovationszyklus zu prüfen, wobei die bereits durch das gemeinsame Pilotverfahren geschaffene Dynamik aufrechtzuerhalten ist;
14. ERSUCHT die Kommission, gemeinsam mit den beteiligten Stellen, im Lichte der Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs und zur Erhöhung der Wirksamkeit der gemeinsamen Vorhaben Prioritäten präziser festzulegen und die von der Union geleistete finanzielle Unterstützung gezielter einzusetzen, um sicherzustellen, dass die Vorhaben die größtmögliche Wirkung erzielen, die Rolle des SESAR-Errichtungsmanagements zur Erhöhung der Transparenz bei der Vorbereitung und Einreichung von Förderanträgen genauer festzulegen und zu überprüfen und eine angemessene Überwachung des Nutzens für den gesamten Luftfahrtsektor sicherzustellen;

15. ERSUCHT die Kommission – auch unter Berücksichtigung der im Sonderbericht Nr. 18/2017 über die Leistung des einheitlichen europäischen Luftraums enthaltenen Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs – Überlegungen darüber anzustellen, wie die Definitions-, Entwicklungs-, Industrialisierungs- und Umsetzungsprozesse des SESAR-Projekts besser miteinander verknüpft werden können und wie ihre Verknüpfung mit anderen Mechanismen des einheitlichen europäischen Luftraums verstärkt werden kann;
16. UNTERSTREICHT die Bedeutung des Masterplans für das ATM und des SESAR als wesentliche Instrumente für die Entwicklung und den Ausbau der ATM-Infrastruktur in den EU-Mitgliedstaaten.
