



Brüssel, den 1. Juni 2021
(OR. en)

Interinstitutionelle Dossiers:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

9162/21
ADD 4

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: ST 8419/21 ADD1-3 + ADD1COR1

Nr. Komm.dok.: ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20

Betr.: Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung)
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
– Allgemeine Ausrichtung

Die Delegationen erhalten in der Anlage eine Erklärung Finnlands, Irlands, Maltas und Spaniens zum Paket SES 2 +.

**GEMEINSAME ERKLÄRUNG VON MITGLIEDSTAATEN ZUM
GESETZESREFORMPAKET SES2 +**

Das Gesetzgebungspaket „SES 2 +“ ist ein komplexes Dossier, das in einem schwierigen rechtlichen und operativen Umfeld angesiedelt ist und ein breites Spektrum von Interessenträgern betrifft. Unter solchen Umständen ist es immer schwierig, einen Wandel herbeizuführen. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der außergewöhnlichen Zeiten infolge der Coronavirus-Pandemie und der bestehenden unbestreitbaren Komplexität erkennen die Parteien dieser gemeinsamen Erklärung – Finnland, Spanien, Irland und Malta – die Anstrengungen an, die der Vorsitz unternommen hat, um in einer für die europäische Luftfahrt besonders schwierigen Zeit zu versuchen, Fortschritte zu erzielen. Damit bei diesem Dossier weitere Fortschritte erzielt werden können, werden die Parteien dieser gemeinsamen Erklärung für die vorgeschlagene allgemeine Ausrichtung stimmen, die dem Rat vorgelegt wird.

Da wir die nächste Phase des Gesetzgebungsverfahrens durchlaufen und weiter auf die bisherige Arbeit zum SES 2 + aufgebaut werden muss, möchten wir uns jedoch für eine Einigung zwischen dem Rat und dem Parlament über weitere Reformen der Strukturen und Verfahren einsetzen, um zur Förderung eines umweltfreundlicheren, resilenteren und weltweit wettbewerbsfähigeren einheitlichen europäischen Luftraums beizutragen. Bei der Frage, wie dies erreicht werden kann, sehen wir Spielraum für eine Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Regulierung der Erbringung von Flugsicherungsdiensten und der Aufsicht darüber, eine stärkere Rolle des Netzmanagers, eine bessere Koordinierung des europäischen Luftraumnetzes und eine stärkere Verbreitung digitaler ATM-Technologien, um die Leistung der Dienste weiter zu verbessern und die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern.

Bei dem Versuch, mit diesen Zielen den Wert eines wettbewerbsfähigen Flugverkehrsmanagementsystems zu maximieren, kann dieser wichtige Akteur in der Wertschöpfungskette des Luftverkehrs in Partnerschaft mit einer umweltbewussten und verantwortungsvollen Gemeinschaft der Fluggesellschaften seinen Beitrag zum Aufbau eines nachhaltigeren und „grüneren“ Luftverkehrssektors leisten und gleichzeitig die umfassendere Konnektivität und wirtschaftliche Entwicklung, die der Luftverkehr für die europäische Wirtschaft im Allgemeinen bewirkt, erleichtern. Daher muss unbedingt sichergestellt werden, dass das europäische ATM-System, die Fluggesellschaften und die Flughäfen bei der angestrebten Verwirklichung dieser gemeinsamen Ziele an einem Strang ziehen, um eine unerwünschte Rückkehr zu früheren Kapazitätsengpässen zu verhindern und die immer dringlicheren Umweltprobleme, denen wir gegenüberstehen, zu bewältigen.

Wir gehen somit davon aus, dass die Trilogverhandlungen zwischen dem Rat und dem Parlament die Gelegenheit bieten, der Covid-19-Krise etwas Positives abzugewinnen, anstatt sich ganz von ihr beherrschen zu lassen. Die Auswirkungen der derzeitigen globalen Pandemie haben zwar verständlicherweise die Aufmerksamkeit von der akuten Luftraumkapazitätskrise im Jahr 2019 abgelenkt, doch gibt es einen entsprechenden mittelfristigen Kapazitätsengpass im europäischen Luftraum und besteht die Notwendigkeit des Schutzes der Umwelt, was angegangen werden muss. Wenn uns die Geschichte etwas gelehrt hat, dann können wir uns mit diesen Fragen nicht erst dann befassen, wenn das System kurz vor dem Zusammenbruch steht oder sich die Umweltsituation weiter verschlechtert, sondern wir müssen sie jetzt angehen.
