

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Plenarsitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A5-0125/2004

9. März 2004

*****III** **BERICHT**

über den vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (PE-CONS 3616/2004 – C5-0062/2004 – 2002/0014(COD))

Delegation des Europäischen Parlaments im Vermittlungsausschuss

Berichterstatterin: Nelly Maes

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

INHALT

	Seite
GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE.....	4
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG.....	6

GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

Das Europäische Parlament nahm in seiner Sitzung vom 3. September 2002 seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (KOM(2002) 8 – 2002/0014(COD)) an.

In der Sitzung vom 19. Juni 2003 gab der Präsident des Europäischen Parlaments bekannt, dass er den Gemeinsamen Standpunkt erhalten und an den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr überwiesen hat (8478/1/2003 – C5-0278/2003).

In seiner Sitzung vom 9. Oktober 2003 nahm das Parlament Abänderungen am Gemeinsamen Standpunkt an.

Mit Schreiben vom 21. Januar 2004 teilte der Rat mit, dass er nicht in der Lage sei, alle Abänderungen des Parlaments zu übernehmen.

Der Präsident des Rates berief im Einvernehmen mit dem Präsidenten des Parlaments eine Sitzung des Vermittlungsausschusses für den 27. Januar 2004 ein.

In seiner Sitzung vom 27. Januar 2004 prüfte der Vermittlungsausschuss den Gemeinsamen Standpunkt auf der Grundlage der vom Parlament vorgeschlagenen Abänderungen.

In dieser Sitzung einigte er sich auf einen gemeinsamen Entwurf.

In ihrer Sitzung vom 27. Januar 2004 billigte die Delegation des Parlaments das Ergebnis des Vermittlungsverfahrens mit 9 Stimmen bei 0 Gegenstimmen und 1 Enthaltung.

An der Abstimmung beteiligten sich: Giorgos Dimitrakopoulos, Vizepräsident und Vorsitzender der Delegation); Nelly Maes, Berichterstatterin; Jacqueline Foster (in Vertretung von Charlotte Cederschiöld), Nirj Deva, Françoise Grossetête, Konstantinos Hatzidakis, Emmanouil Bakopoulos (in Vertretung von Erik Meijer gemäß Artikel 153 Absatz 2 der Geschäftsordnung), Brian Simpson, Ulrich Stockmann und Jan Marinus Wiersma.

Gemäß Ziffer III Punkt 8 der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des neuen Mitentscheidungsverfahrens¹ haben die beiden Vorsitzenden des Vermittlungsausschusses am 26. Februar 2004 die Billigung des gemeinsamen Entwurfs festgestellt und ihn in allen Amtssprachen dem Parlament und dem Rat übermittelt.

Der Bericht wurde am 9. März 2004 eingereicht.

¹ ABl. C 148 vom 28.5.1999, S. 1.

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (PE-CONS 3616/2004 – C5-0062/2004 – 2002/0014(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: dritte Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurfs (PE-CONS 3616/2004 – C5-0062/2004),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung¹ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2002) 8)²,
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus zweiter Lesung³ zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates⁴,
 - in Kenntnis der Stellungnahme der Kommission zu den Abänderungen des Parlaments am Gemeinsamen Standpunkt (KOM(2003) 674 - C5-0537/2003)⁵,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 5 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 83 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts seiner Delegation im Vermittlungsausschuss (A5-0125/2004),
1. nimmt den gemeinsamen Entwurf an;
 2. beauftragt seinen Präsidenten, den Rechtsakt mit dem Präsidenten des Rates gemäß Artikel 254 Absatz 1 des EG-Vertrags zu unterzeichnen;
 3. beauftragt seinen Generalsekretär, den Rechtsakt im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu unterzeichnen und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates seine Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union zu veranlassen;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, diese legislative Entschliebung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

¹ Angenommene Texte vom 3.9.2002, P5_TA(2002) 0395.

² ABl C 103 (E) vom 30.4.2002, S. 351.

³ Angenommene Texte vom 9.10.2003, P5_TA(2003) 0422.

⁴ ABl. C 233 (E) vom 30.9.2003, S. 12.

⁵ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

BEGRÜNDUNG

Hintergrund

Am 14. Januar 2002 unterbreitete die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen. Der Zweck dieses Vorschlags ist es, die Sicherheit des Luftverkehrs in der Gemeinschaft sowie ihrer in der Nähe von Flughäfen wohnenden Bürger dadurch zu verbessern, dass gewährleistet wird, dass für Luftfahrzeuge aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, die gleichen internationalen Sicherheitsvorschriften wie für Luftfahrzeuge aus der Gemeinschaft gelten.

Nach der ersten Lesung des Parlaments am 3. September 2002 legte die Kommission am 26. November 2002 einen geänderten Vorschlag vor, in dem sie 13 der 19 Abänderungen des Parlaments aus erster Lesung übernahm. Der Rat legte seinen Gemeinsamen Standpunkt am 13. Juni 2003 fest, wobei er mehrere Änderungen am Vorschlag der Kommission anbrachte.

Das Parlament schloss seine zweite Lesung am 9. Oktober 2003 ab und nahm dabei insgesamt 5 Abänderungen am Gemeinsamen Standpunkt des Rates an. Diese betrafen insbesondere Anforderungen an den alljährlichen zusammenfassenden Informationsbericht sowie die Befugnis der Kommission, Verbote oder Einschränkungen, die ein Mitgliedstaat gegen ein bestimmtes Luftverkehrsunternehmen oder ein Drittland verhängt hat, auf die gesamte Gemeinschaft auszuweiten, und die Umsetzungsverfahren zu beschleunigen.

Der Rat schloss seine zweite Lesung am 21. Januar 2004 ab, wobei er mitteilte, dass er nicht alle Abänderungen des Parlaments aus zweiter Lesung akzeptieren könne.

Vermittlung

Das Parlament benannte seine Delegation am 19. November in Straßburg. Herr Giorgos DIMITRAKOPOULOS, Vizepräsident, Herr Paolo COSTA, Vorsitzender des Verkehrsausschusses, und Frau Nelly MAES, Berichterstatterin, wurden beauftragt, Verhandlungen mit dem Rat aufzunehmen.

Auf einem ersten Trilog am 20. Januar in Brüssel erzielten beide Institutionen Einvernehmen über fast alle offenen Fragen. In Bezug auf den alljährlichen zusammenfassenden Informationsbericht, der von der Kommission veröffentlicht werden soll und das Kernproblem der Transparenz betrifft, erklärte das Parlament, es könne den Kompromissvorschlag des Rates akzeptieren, falls dieser einwillige, das Wort „gegebenenfalls“ zu streichen, wodurch die Kommission verpflichtet werde, immer anzugeben, ob ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Fluggäste vorliegt.

Nach einer Sitzung des COREPER am 23. Januar teilte der Rat mit, dass er diesen Vorschlag akzeptieren könne. In ihrer Sitzung am 27. Januar stimmte die Delegation des Parlaments dem mit dem Rat erzielten Gesamtkompromiss (mit 9 Stimmen bei 1 Enthaltung) zu. Am Abend desselben Tages wurde das Vermittlungsverfahren im Rahmen der Beratungen über das „Eisenbahnpaket“ formell eröffnet und ohne weitere Aussprache als „A-Punkt“ abgeschlossen.

Die Hauptpunkte des in der Vermittlung erzielten Einvernehmens lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Alljährlicher zusammenfassender Informationsbericht

Die Kommission veröffentlicht jährlich einen zusammenfassenden Informationsbericht, der eine Analyse aller mittels der verschiedenen Verfahren der Richtlinie gesammelten Informationen enthält.

Auf Drängen des Parlaments werden diese Informationen ebenfalls *der beteiligten Wirtschaft* zur Verfügung gestellt, und *sie müssen einfach und leicht verständlich sein. Darin muss ferner angegeben werden, ob möglicherweise ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Fluggäste vorliegt.*

Letzteres stellt einen beträchtlichen Erfolg der Delegation des Parlaments dar, die nach dem tragischen Unfall von „Air Flash“ in Sharm El Sheikh, bei dem 148 Menschen (hauptsächlich französische Touristen, die sich auf dem Rückflug aus ihrem Weihnachtsurlaub in Ägypten befanden) ihr Leben verloren, großen Wert auf Transparenz und Information der Fluggäste legte. Mit der Unterstützung der Kommission dürfte diese Bestimmung dazu führen, dass Luftverkehrsunternehmen, die den internationalen Sicherheitsnormen nicht entsprechen, öffentlich bloßgestellt werden.

Befugnisse der Kommission gegenüber Staaten oder Luftverkehrsunternehmen, die den internationalen Sicherheitsnormen nicht entsprechen

Gemäß dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates hätte die Kommission lediglich die Befugnis erhalten, die Sicherheitsmaßnahmen wie Verbote oder Betriebseinschränkungen, die ein Mitgliedstaat für die in seinem Hoheitsgebiet liegenden Flughäfen ergriffen hat, den anderen Mitgliedstaaten *zu empfehlen*. Dagegen hat das Parlament die Auffassung vertreten, dass die Befugnisse der Kommission in diesem Bereich verstärkt werden sollten. In einer Abänderung aus zweiter Lesung war daher vorgesehen, dass die Kommission das Recht erhalten sollte, die von einem Mitgliedstaat ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen von sich aus auf die gesamte Gemeinschaft auszuweiten und nicht nur eine bloße Empfehlung auszusprechen.

Der zu diesem Punkt mit dem Rat erzielte Kompromiss entspricht weitgehend der Auffassung des Parlaments, sieht jedoch vor, dass der diesbezügliche Beschluss nach dem Komitologie-Verfahren des Regelausschusses und nicht des Beratenden Ausschusses gefasst wird, wodurch die Position der Mitgliedstaaten im Beschlussfassungsprozess gestärkt wird.

Bereitstellung der Standardberichte und der Vorfeld-Inspektionsberichte

Der Rat akzeptierte den Vorschlag des Parlaments, alle Standardberichte und Vorfeldinspektionsberichte auf Anforderung auch der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zur Verfügung zu stellen.

Fristen für die Umsetzung der Richtlinie

Der Rat akzeptierte den Vorschlag des Parlaments, die Frist für die Umsetzung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten von drei auf zwei Jahre zu verkürzen. Er war ferner damit

einverstanden, die Frist, innerhalb derer die Kommission über die Umsetzung der Richtlinie berichten soll, von fünf auf vier Jahre nach ihrem Inkrafttreten herabzusetzen.

Schlussfolgerung

Das Ergebnis dieser Vermittlung lässt sich als sehr befriedigend für die Delegation des Parlaments bezeichnen, da die mit dem Rat erzielten Kompromisse dem Buchstaben und dem Geist der Abänderungen des Parlaments aus zweiter Lesung sehr weitgehend entsprechen.

Die Delegation empfiehlt daher dem Plenum, den gemeinsamen Entwurf in dritter Lesung anzunehmen.