



**UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)**  
RHEIN, RHONE, DONAU, ALPEN

**UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)**  
RHIN, RHÔNE, DANUBE, ALPES

**UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)**  
RIJN, RHÔNE, DONAU, ALPEN

## **Stellungnahme zur Novellierung der EU-Verordnung 2320/2002 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (2005/0191 (COD))**

Die Union Europäischer Industrie- und Handelskammern (UECC) besteht aus 75 Mitglieds-kammern, die in 11 Ländern nahezu 2,5 Millionen Mitgliedsunternehmen betreuen und deren Interessen in Fragen der Verkehrspolitik vertreten. Da zahlreiche Unternehmen, sei es in der Passage oder in der Fracht, aktiv oder passiv am Luftverkehr teilnehmen, fordert die UECC die Kommission auf, die nachfolgenden Anmerkungen bei der Novellierung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zu berücksichtigen:

### **1. Grundgedanken der Verordnung**

Die Kommission verfolgt mit der Novellierung der Verordnung die Ziele, die rechtlichen Anforderungen klarer zu fassen, sie zu vereinfachen und zu harmonisieren. Insgesamt soll durch die Verordnung die Sicherheit in der Zivilluftfahrt verbessert werden. Deshalb hat die jetzt vorgelegte Verordnung die Funktion einer Rahmenverordnung, die die Grundprinzipien von Maßnahmen vorgibt. Einzelheiten zur Umsetzung von Maßnahmen erfolgen in technischen und/oder verfahrensbezogenen Durchführungsverordnungen. Diese Maßnahmen sind dann im Komitologieverfahren zwischen der Kommission und den Mitgliedsstaaten festzulegen.

### **2. Bewertung der Novelle und Forderungen der UECC**

#### **2.1. Fachwissen einbeziehen**

Die grundsätzlichen Ziele der Kommission, Klarheit, Vereinfachung, Harmonisierung, sind begrüßenswert und werden unterstützt. Allerdings widerspricht die UECC der Auffassung, dass die Einbeziehung externen Fachwissens hierfür nicht notwendig sei. (S. 4 der Begründung zum Novellierungsvorschlag). Insbesondere deshalb, weil die Kommission selbst in der Einleitung (S. 2 der Begründung) konstatiert, dass die schnelle Erarbeitung der Verordnung "zu verschiedenen Problemen geführt haben, die die Umsetzung der Verordnung spürbar beeinträchtigten". Warum der Fehler in der Novelle wiederholt wird, ist nicht verständlich. Die Einbeziehung des Fachwissens aus der Wirtschaft und den betroffenen Flughäfen muss schon deshalb erfolgen, um die Praktikabilität von Maßnahmen abschätzen zu können. Die Konsultation von Organisationen, die bisher nur außerhalb der eigentlichen Festsetzungsverfahren erfolgte, muss daher institutionalisiert und das Fachwissen in die Bewertung von Maßnahmen fest einbezogen werden. Dafür spricht zudem, dass sich bereits jetzt eine weitere Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen nach den Anschlägen in London abzeichnet.

## **2.2 Parlamentarisches Verfahren erforderlich**

Die Kommission schlägt vor, verfahrensbezogene und technische Regelungen im so genannten Komitologieverfahren durchzuführen. Dieses Verfahren findet lediglich zwischen der Kommission und Vertretern der Mitgliedstaaten statt und wird dadurch einer parlamentarischen Kontrolle entzogen. Angesichts der möglichen Tragweite von Entscheidungen, die durch Luftsicherheitsmaßnahmen ausgelöst werden können, ist dieses Verfahren nicht akzeptabel. Es widerspricht demokratischen Gepflogenheiten, Gesetzgebung, deren Kontrolle und Sanktionen in nur einer Behörde zu belassen. Deshalb ist die Einbeziehung des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates unbedingt erforderlich.

## **2.3. Finanzierung der Maßnahmen klären**

Die Verordnung enthält keine Aussage zur Frage der Finanzierung der geforderten Sicherheitsmaßnahmen. Die Herstellung von innerer und äußerer Sicherheit ist aber der verfassungsmäßige Auftrag der Staaten. Dieser Auftrag kann nicht erfüllt werden, ohne dass die Frage der durch Auflagen, Maßnahmen und Vorschriften entstehenden Kosten geklärt wird. Da die Nationalstaaten die Verantwortung für die Sicherheit ihrer Bürger und Einrichtungen tragen, müssen sie auch einen zumindest angemessenen Anteil der hierfür erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen. Nach der "Civil Aviation Security Financing Study" der Irish Aviation Authority mussten bereits im Jahre 2002 in den 18 teilnehmenden Staaten rund 2,2 Mrd. Euro für Sicherheitsmaßnahmen aufgewendet werden. Die Studie belegt aber auch, dass es erhebliche Unterschiede bei der Finanzierung der Kosten für die Umsetzung der hohen Sicherheitsanforderungen gibt. Während in einigen Staaten die Regierungen die Kosten tragen, müssen in anderen Staaten die Flughafenbetreiber die Kosten tragen. Das führt zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU und erst recht gegenüber Drittstaaten.

Die UECC fordert daher von der Kommission klare Regelungen zur Finanzierung. Dies kann durch eine Festsetzung der staatlichen Finanzierungsanteile erfolgen, die EU-weit harmonisiert werden müssen. Eine für alle Mitgliedstaaten gültige, einheitliche Regelung ist im Interesse der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen notwendig. Die Kommission selbst hat festgestellt, dass es sich bei einer anteiligen Staatsfinanzierung im Bereich Luftsicherheitsinvestitionen nicht um unerlaubte Beihilfen handelt. Erst recht in den Fällen, in denen ein Nationalstaat noch über die Verordnung hinaus weitere Sicherheitsauflagen festsetzt, müssen diese vollständig durch den Staat übernommen werden, um die Wirtschaft nicht noch weiter zu belasten.

Außerdem muss sichergestellt sein, dass die aus Sicherheitsgründen erhobenen Gebühren auch in die Sicherheit investiert werden.

## **2.4. Prinzip der Verhältnismäßigkeit beachten**

Maßnahmen, die zur Erhöhung von Sicherheit in der Luftfahrt eingeführt werden, müssen vorab immer einer Nutzen-Kosten Analyse unterzogen und von einer Folgenabschätzung für die Wirtschaft begleitet werden. Die Festlegung von Sicherheitsmaßnahmen "am grünen Tisch" ohne Einbeziehung wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Fachverständes führt sonst zu Ergebnissen, die in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Die UECC fordert deshalb, alle geplanten Maßnahmen auch einer Wirksamkeitsanalyse zu unterziehen.

Breda, 15. September 2006