



Brüssel, den 30. September 2014
(OR. en)

13235/1/14
REV 1

AVIATION 183
TRANS 424
RECH 368
DATAPROTECT 121

BERICHT

Absender:	GENERALSEKRETARIAT
Empfänger:	ASTV/Rat
Nr. Vordok.:	12826/14 AVIATION 174 TRANS 408 RECH 356 DATAPROTECT 116
Nr. Komm.dok.:	8777/14 AVIATION 102 TRANS 214 RECH 157 DATAPROTECT 57
Betr.:	<i>Vorbereitung der Tagung des Rates (<u>Verkehr, Telekommunikation und Energie</u>) am 8. Oktober 2014</i> MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT – Ein neues Zeitalter der Luftfahrt – Öffnung des Luftverkehrsmarktes für eine sichere und nachhaltige zivile Nutzung pilotenferngesteuerter Luftfahrtsysteme - Orientierungsaussprache

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat am 8. April 2014 die Mitteilung mit dem Titel "Ein neues Zeitalter der Luftfahrt: Öffnung des Luftverkehrsmarktes für eine sichere und nachhaltige zivile Nutzung pilotenferngesteuerter Luftfahrtsysteme" vorgestellt. Mit dieser Mitteilung wird die Möglichkeit eröffnet, die Auswirkungen der sich entwickelnden Technologie unbemannter Luftfahrtsysteme auf die europäische Zivilluftfahrt zu evaluieren.

Gemäß der Mitteilung werden Flugzeugkategorien wie pilotenferngesteuerte oder voll automatische Luftfahrtsysteme, die bislang als unkonventionell gelten, im weltweiten Luftverkehrsnetz bis 2050 operationell sein. Daher ist es unbedingt erforderlich, den europäischen Markt auf diese Luftfahrtsysteme vorzubereiten, um die künftigen Herausforderungen des Marktes bewältigen und mehr Wachstum und Arbeitsplätze in Europa schaffen zu können, indem das Marktpotential dieses aufstrebenden Sektors ausgeschöpft wird.

In ihrer Mitteilung beschreibt die Kommission, wie die Nutzung pilotenferngesteuerter Luftfahrtsysteme (RPAS) in einen politischen Rahmen auf europäischer Ebene zu integrieren wäre und gleichzeitig der kommerzielle Markt für RPAS unter Wahrung des öffentlichen Interesses schrittweise entwickelt werden könnte. Zur Ausschöpfung des vollen Potenzials von RPAS schlägt die Kommission eine Reihe von Maßnahmen vor, die dazu dienen sollen, die ordnungspolitischen Voraussetzungen zu prüfen und den Schwerpunkt auf konzertierte Bemühungen im Bereich Forschung und Entwicklung zu legen; ferner wirft sie Fragen betreffend Haftung, Gefahrenabwehr und Datenschutz auf.

II. BERATUNGEN IM RAT

Die Mitteilung wurde der Gruppe "Luftverkehr" am 15. Juli 2014 vorgestellt. Die Delegationen begrüßten die Initiative der Kommission, die zum richtigen Zeitpunkt ergriffen werde, und teilten die Auffassungen der Kommission, dass pilotenferngesteuerten Luftfahrtsystemen eine große politische und wirtschaftliche Bedeutung zukomme. Sie waren übereinstimmend der Meinung, dass nunmehr der Zeitpunkt gekommen sei, um eine allgemeine Diskussion über die künftige Rolle, die RPAS auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt spielen könnten, in die Wege zu leiten. Sie unterstützten generell den Gedanken, dass der Wettbewerbsvorteil genutzt werden müsse, den diese neuen Systeme in Zukunft für die europäische Fertigungs- und Dienstleistungsbranche bieten können.

Gleichzeitig mahnten die Delegationen in ihren ersten Reaktionen zur Vorsicht und betonten die Notwendigkeit, die einschlägigen Risiken in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Schutz der Privatsphäre sorgfältig zu bewerten und angemessene Antworten auf die Bedenken der Bürger zu finden. Die Delegationen hoben ferner hervor, dass ein rasches Handeln ein entscheidender Faktor für die Schaffung des angemessenen gesetzlichen Rahmens für die sich rasch entwickelnden RPAS-Märkte sei; auf diese Weise könnten die europäische Industrie und die Bürger in Europa in die Lage versetzt werden, die Entwicklungen im RPAS-Bereich an vorderster Front mitzugestalten. Nach Ansicht der Delegationen sollten die RPAS von dem bestehenden europäischen Forschungs- und Entwicklungsrahmen profitieren; jedoch müsse mit Blick auf die potenziellen Folgewirkungen dieser Systeme streng geprüft werden, ob eine Harmonisierung auf Unionsebene tatsächlich vonnöten wäre.

Im Anschluss an die Erörterungen schlug der Vorsitz eine Orientierungsaussprache auf Ministeriebene vor und legte eine Reihe von Fragen zur Strukturierung dieser Aussprache vor. Mit der Orientierungsaussprache wird das Ziel verfolgt, die Meinungen der Mitgliedstaaten einzuholen und der Kommission allgemeine Leitlinien zu den wichtigsten Bereichen an die Hand zu geben, die von der RPAS-Technologie betroffen sein könnten. Was den gesetzlichen Rahmen anbelangt, so sollte erörtert werden, wie die Vorschriften der Union und die einzelstaatlichen Vorschriften am besten angepasst und kombiniert werden könnten, um die Vorteile des neuen Phänomens unbemannter Luftfahrtsysteme voll nutzen zu können, ohne den Besitzstand der Union im Verkehrssektor und in damit verbundenen sonstigen Politikbereichen zu beeinträchtigen. Speziell drehen sich die vom Vorsitz ausgearbeiteten Fragen um Sicherheit, Subsidiarität und Schutz der Privatsphäre im Kontext der RPAS.

Die Gruppe "Luftverkehr" begrüßte die Absicht des Vorsitzes, eine Orientierungsaussprache zu führen, und prüfte die Fragen in ihrer Sitzung vom 8. September 2014. Die Delegationen unterstützten die allgemeine Zielrichtung der Fragen, die nach geringfügigen Änderungen von allen Delegationen gebilligt wurden.

III. FRAGEN FÜR DIE ORIENTIERUNGS AUSSPRACHE

Im Rahmen der Orientierungsaussprache am 8. Oktober 2014 werden die Minister ersucht werden, sich mit den folgenden Fragen des Vorsitzes zu befassen:

1. *Das übergeordnete Ziel der europäischen Forschungs- und Entwicklungsbemühungen und der ordnungspolitischen Initiativen besteht darin, den neuen Technologien pilotenferngesteuerter Luftfahrtsysteme Rechnung zu tragen und diesen Sektor zu entwickeln, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen. Letztendlich könnten pilotenferngesteuerte Luftfahrtsysteme Teil des 'normalen' Luftverkehrs sein und zusammen mit den 'normal pilotengesteuerten' Luftfahrzeugen in nicht reserviertem Luftraum fliegen, der dem Luftverkehr generell offen steht.*

– *Stimmen Sie diesem übergeordneten Ziel zu?*

2. *Während Tätigkeiten im Zusammenhang mit pilotenferngesteuerten Luftfahrtsystemen einen globalen Markt darstellen, können sie in spezifischen Segmenten einen lokalen Charakter haben. Durch einen starken europäischen Markt werden die europäischen Unternehmen am ehesten in die Lage versetzt, mit den Konkurrenten auf dem Weltmarkt mithalten zu können; daher ist eine Harmonisierung der europäischen Regeln erforderlich. Die Regeln sollten ausgewogen sein, um zu vermeiden, dass lokale Entwicklungen gehemmt werden und ein großer Regelungsaufwand entsteht.*

– *Wie ließen sich eine solide Partnerschaft zwischen der EASA und den nationalen Behörden am besten gestalten und der Regelungsaufwand sowohl für die Verwaltungen als auch für die Industrie möglichst gering halten?*

3. *Die Grundfreiheiten der europäischen Bürger, die Bedenken hinsichtlich ihrer Privatsphäre und ihrer Sicherheit hegen könnten, sollten durch die Einsätze pilotenferngesteuerter Luftfahrtsysteme nicht beeinträchtigt werden.*
- *Im Mittelpunkt des künftigen Rechtsrahmens dürfte wohl die Sicherheit stehen; sollten jedoch auch besondere Vorschriften über Datenschutz und Gefahrenabwehr ausgearbeitet werden? Oder sollten vielmehr die Sicherheitsvorschriften nur die Durchführung des bestehenden Rahmens für den Datenschutz und den Schutz der Privatsphäre bzw. die Gefahrenabwehr erleichtern?*

IV. FAZIT

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird gebeten, die in Abschnitt III wiedergegebenen Fragen zu billigen und die Minister zu ersuchen, sich bei ihren Ausführungen auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 8. Oktober 2014 auf diese drei Fragen zu konzentrieren.
