



Brussels, 18.12.2012  
SWD(2012) 442 final

**COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die  
Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt**

{COM(2012) 776 final}  
{SWD(2012) 441 final}

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die  
Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt**

**1. PROBLEMBESCHREIBUNG**

**1.1. Hintergrund und ermittelte Problematik**

Das derzeitige Sicherheitssystem in der Luftfahrt ist in erster Linie ein reaktives System und stützt sich auf technologische Fortschritte, eine durch eine wirksame Regulierungsaufsicht untermauerte solide Rechtsgrundlage und die eingehende Untersuchung von Unfällen im Hinblick auf Empfehlungen, die zur Verbesserung der Sicherheit führen sollen. Die Fähigkeit, Lehren aus Unfällen zu ziehen, ist zwar von entscheidender Bedeutung, doch sind die Grenzen der rein reaktiven Systeme, wenn es darum geht, weitere Verbesserungen zu erzielen, nunmehr deutlich geworden, vor allem im Kontext der Wachstumsprognosen für den Luftverkehr, der sich bis 2030 voraussichtlich fast verdoppeln wird.

Die Sicherheitssysteme sollten sich daher hin zu proaktiveren und evidenzbasierten Sicherheitsverfahren mit Schwerpunkt auf der Unfallverhütung entwickeln, indem alle verfügbaren Sicherheitsinformationen, einschließlich der Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt, analysiert werden.

Ogleich die Europäische Union (EU) diesen Übergang mit der Annahme der Richtlinie 2003/42/EG<sup>1</sup> und ihrer Durchführungsbestimmungen<sup>2</sup> eingeleitet hat, reichen ihre derzeitigen Anstrengungen nicht aus, um die Zunahme der Zahl von Unfällen und Todesopfern aufgrund des erwarteten Verkehrswachstums zu stoppen. Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sind gegenwärtig nicht in ausreichendem Maß in der Lage, Rückmeldungen über Erfahrungen zur Unfallverhütung zu nutzen.

Dies ist auf eine Reihe von Mängeln zurückzuführen.

So sind zwar Daten von entscheidender Bedeutung für die Ermittlung von Sicherheitsrisiken, doch besteht keine hinreichende Sensibilisierung in Bezug auf alle die Sicherheit betreffenden Ereignisse. Dies beruht zum Teil auf der Diskrepanz,

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23.

<sup>2</sup> Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Zusammenführung von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt in einem Zentralspeicher, ABl. L 294 vom 13.11.2007, S. 3, und Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Weitergabe von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt an interessierte Kreise, ABl. L 295 vom 14.11.2007, S. 7.

die in Bezug auf den Umfang meldepflichtiger Ereignisse zwischen den Mitgliedstaaten besteht. Ferner kommt zum Tragen, dass Einzelpersonen Angst haben, Ereignisse zu melden (die Frage der „Kultur des gerechten Umgangs“ („Just Culture“)). Damit das Ziel einer vollumfänglichen Meldung erreicht wird, müssen Einzelpersonen volles Vertrauen in das System haben, da sie gehalten sind, Fehler zu melden, die sie selbst gemacht oder zu denen sie beigetragen haben. Einzelpersonen sind jedoch nicht in allen Mitgliedstaaten in gleicher Weise geschützt und fürchten, strafrechtlich verfolgt oder von Vorgesetzten bestraft zu werden. Darüber hinaus tragen die fehlende Verpflichtung zur Einrichtung eines Systems zur Erstattung freiwilliger Meldungen in Ergänzung zur Meldepflicht sowie mangelnde Klarheit hinsichtlich der meldepflichtigen Ereignisse und des Informationsflusses dazu bei, dass Ereignisse nur unzureichend erfasst werden.

Zweitens ist die Zusammenführung der Daten über Ereignisse nicht harmonisiert und unstrukturiert, was zu einer geringen Qualität der Informationen und unvollständigen Daten führt. Dies wirkt sich auf die Einheitlichkeit und Nützlichkeit von Informationen aus und begrenzt deren Verwendung zu Sicherheitszwecken. Ferner besteht die Gefahr irreführender Tendenzen, die dazu führen könnten, dass die Anstrengungen auf Bereiche konzentriert werden, in denen sie nicht erforderlich sind, oder – noch schlimmer – ein sicherheitsrelevanter Aspekt nicht erkannt wird.

Drittens ist der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten begrenzt, da rechtliche und organisatorische Hindernisse für die Gewährleistung eines angemessenen Zugangs zu den im Europäischen Zentralspeicher (in dem alle nationalen Daten erfasst werden) enthaltenen Informationen bestehen. Gemäß den europäischen Rechtsvorschriften müssen bestimmte Informationen anonymisiert werden. Zweck dieser Bestimmungen ist zwar der Schutz sensibler Sicherheitsdaten, doch ist die praktische Konsequenz, dass wichtige sicherheitsbezogene Fakten, z. B. die tatsächliche Beschreibung des Ereignisses, für die Behörden nicht verfügbar sind. Dies ist vor allem auf das mangelnde Vertrauen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Verwendung von Daten zurückzuführen.

Schließlich gibt es keine Anforderungen bezüglich der Verwendung der erfassten Daten zu Ereignissen. Dies führt zu mangelnder Analyse der Ereignisse und somit zu einem Mangel an geeigneten Korrektur- und Präventivmaßnahmen, um Sicherheitsmängel anzugehen.

Hauptsächlich von dieser Initiative betroffen sind alle Personen und Organisationen, die an der Zivilluftfahrt beteiligt sind oder denen die Sicherheit im Luftverkehr zugute kommt, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene.

## **1.2. Subsidiaritätsanalyse**

Die Meldung von Ereignissen ist für das ordnungsgemäße Funktionieren des Luftverkehrs nach Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union von wesentlicher Bedeutung. Da das Subsidiaritätsprinzip gilt, sind EU-Maßnahmen auf dem Gebiet der Meldung von Ereignissen zu begründen.

Erstens können die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden, da die für Ereignismeldungen geltenden Bestimmungen harmonisiert und daher einheitliche und wirksame

Bestimmungen in Europa gewährleistet werden müssen. Außerdem können die Bestimmungen in Zusammenhang mit dem Europäischen Zentralspeicher und einer EU-Agentur nur durch europäische Rechtsvorschriften festgelegt werden.

Zweitens beruht der Zusatznutzen einer EU-Maßnahme auf den Sicherheitsvorteilen, die mit der Stärkung und Entwicklung proaktiver Maßnahmen auf der Grundlage einer Ereignisanalyse auf nationaler und EU-Ebene verbunden sind. Außerdem kann ein isoliertes Ereignis in einem Mitgliedstaat unionsweit betrachtet auf Handlungsbedarf hinweisen.

## **2. ZIELE DER EU-INITIATIVE**

Hauptziel der Initiative ist es, durch die Verbesserung der – sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene – bestehenden Systeme einen Beitrag zur Verringerung der Zahl der Flugunfälle und Todesopfer zu leisten, indem Ereignisse in der Zivilluftfahrt dazu genutzt werden, Sicherheitsmängel zu beheben und zu verhindern, dass sie sich wiederholen.

Die spezifischen Ziele (SZ) sind:

- gewährleisten, dass alle Ereignisse, die die Flugsicherheit gefährden oder gefährden könnten, erfasst werden und ein vollständiges und genaues Bild der Sicherheitsrisiken in der EU und ihren Mitgliedstaaten bieten (SZ1),
- gewährleisten, dass in den nationalen Datenbanken sowie im Europäischen Zentralspeicher gespeicherte Ereignismeldungen vollständig sind und Daten von hoher Qualität enthalten (SZ2),
- gewährleisten, dass alle im Europäischen Zentralspeicher gespeicherten sicherheitsrelevanten Informationen von den zuständigen Behörden angemessen ausgewertet und ausschließlich zum Zweck der Erhöhung der Sicherheit verwendet werden (SZ3),
- gewährleisten, dass gemeldete Ereignisse wirksam analysiert, Sicherheitsrisiken ermittelt und gegebenenfalls behoben werden und dass die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Sicherheit überwacht wird (SZ4).

## **3. MAßNAHMENOPTIONEN**

Die erste Option ist die Aufhebung der bestehenden EU-Rechtsvorschriften. Da diese Option gravierende Risiken für die Sicherheit der Bürger bergen würde, wurde sie nicht weiter verfolgt und ausgeschlossen.

Eine Reihe von Maßnahmen zur Lösung der zentralen Probleme wurde ermittelt und in drei Maßnahmenpaketen zusammengefasst:

Das Maßnahmenpaket 1 (MP1) zielt darauf ab, das derzeitige System dadurch zu verbessern, dass die grundlegenden Bestandteile eines vollständigen Systems für die Meldung von Ereignissen und seines Beitrags zur Luftfahrtsicherheit durch eine auf das notwendige Mindestmaß beschränkte Änderung der Rechtsvorschriften festgelegt

werden und, wann immer möglich, Empfehlungen und Leitfäden verabschiedet werden. Es enthält die vorstehend ermittelten Maßnahmen geringerer Intensität.

Beim Maßnahmenpaket 2 (MP2) handelt es sich um ein ehrgeizigeres Paket politischer Maßnahmen, das eine wesentliche Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften zur Meldung von Ereignissen mit sich bringt. Durch das MP2 soll das derzeitige System verbessert werden, indem die notwendigen normativen Anforderungen festgelegt werden, um ein effizientes System für die Meldung von Ereignissen auf allen Ebenen zu gewährleisten und durch Verfahren zur Analyse der erfassten Daten, die Annahme geeigneter Maßnahmen und die Überwachung der Wirksamkeit des Systems in Bezug auf Verbesserungen der Sicherheit zur Verringerung von Flugunfällen beizutragen.

Das Maßnahmenpaket 3 (MP3) zielt darauf ab, das derzeitige System zu verbessern, indem Zuständigkeiten in Zusammenhang mit der Meldung von Ereignissen von den Mitgliedstaaten auf die EU-Ebene verlagert und – wie beim MP2 – Anforderungen für die Analyse von Ereignissen sowie die Annahme der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen und eine verbesserte Überwachung festgelegt werden. Beim MP3 wird die Zuständigkeit für Aufbau und Verwaltung von Systemen zur Meldung von Ereignissen auf die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) übertragen.

In der nachstehenden Tabelle sind die Maßnahmen, die die einzelnen Maßnahmenpakete umfassen, aufgeführt.



In Abschnitt 2.2 ermittelte Themen	Maßnahmen	Einzelheiten der Maßnahme
<b>Zentrales Problem 1: Die Erfassung der Daten zu Ereignissen ist nicht optimal (ZP1)</b>		
<b>A: Der Umfang der Meldungen unterscheidet sich in Bezug auf die Art der Ereignisse in den einzelnen Mitgliedstaaten, wodurch Diskrepanzen bei den Meldungen entstehen</b>	1. Durch Beratung den Umfang der zu erfassenden Ereignisse präzisieren – <i>MP1</i>	
	2. Den Umfang der Meldung harmonisieren, indem in einem Anhang genau angegeben wird, was zu melden ist – <i>MP2 und MP3</i>	
<b>B: Einzelpersonen haben Angst, etwas zu melden (die „Kultur des gerechten Umgangs“)</b>	1. Orientierungshilfe zu Auslegung und Umsetzung von Artikel 8 – <i>MP1</i>	
	2. Klarstellung und Ergänzung bestehender Vorschriften (die „Kultur des gerechten Umgangs“ festlegen, eine nationale Ansprechstelle einrichten, der Grundsatz „keine Schuldzuweisung“, Anonymisierung der Meldungen) – <i>MP2 und MP3</i>	
<b>C: Es besteht keine Verpflichtung zur Einrichtung eines Systems zur Erstattung freiwilliger Meldungen und es ist nicht klar, was im Rahmen dieses Systems gemeldet werden sollte</b>	1. Empfehlung der Kommission zur Umsetzung des Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), der die Einrichtung eines Systems zur Erstattung freiwilliger Meldungen vorschreibt; Beratung hinsichtlich eines Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse/Systems zur Erstattung freiwilliger Meldungen – <i>MP1</i>	
	2. Umsetzung des ICAO-Standards, der die Einrichtung eines Systems zur Erstattung freiwilliger Meldungen vorschreibt, in EU-Recht; Klarstellung, was im Rahmen eines Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse/Systems zur Erstattung freiwilliger Meldungen zu melden ist – <i>MP2</i>	
	3. Nationale Systeme zur Erstattung freiwilliger Meldungen durch ein einziges europäisches System zur Erstattung freiwilliger Meldungen ersetzen; Klarstellung, was im Rahmen eines Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse/Systems zur Erstattung freiwilliger Meldungen zu melden ist – <i>MP3</i>	
<b>D: Es gibt zu viele Verfahren für die Meldung von Ereignissen in zahlreichen EU-Rechtsvorschriften, was zu Duplizität und Verwirrung führt</b>	1. Orientierungshilfe in Bezug auf alle Verfahren für die Meldung und die für jedes Verfahren geltenden Anforderungen; Schulungen organisieren – <i>MP1</i>	
	2. Alle Anforderungen an die Meldung vereinfachen und harmonisieren; die Anforderungen an die Meldung in anderen einschlägigen EU-Rechtsvorschriften ändern – <i>MP2 und MP3</i>	
<b>E: Der Informationsfluss ist nicht klar und in der Richtlinie ist die Erfassung</b>	1. Empfehlung der Kommission zur Umsetzung des ICAO-Standards, durch die die Staaten aufgefordert werden, ein Sicherheitsmanagementsystem in ihrer Luftfahrtbranche einzurichten – <i>MP1</i>	

von Ereignissen durch Organisationen nicht vorgeschrieben	2. Umsetzung des die Ereignismeldung betreffenden Teils des ICAO-Standards in EU-Recht, wodurch die Staaten aufgefordert werden, ein Sicherheitsmanagementsystem in ihrer Luftfahrtbranche einzurichten – <b>MP2</b>
	3. Umsetzung des die Ereignismeldung betreffenden Teils des ICAO-Standards in EU-Recht, wodurch die Staaten aufgefordert werden, ein Sicherheitsmanagementsystem in ihrer Luftfahrtbranche einzurichten; die Verpflichtung zur Erfassung von Ereignissen von den Staaten auf eine einzige Einrichtung übertragen, die alle im Rahmen des Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse, hauptsächlich aus der Luftfahrtbranche eingehenden Ereignismeldungen unmittelbar erfasst – <b>MP3</b>

In Abschnitt 2.2 ermittelte Themen	Maßnahmen	Einzelheiten der Maßnahme
<b>Zentrales Problem 2: Zusammenführung der Daten: Geringe Qualität der Information und Unvollständigkeit der Daten (ZP2)</b>		
<b>A: Ereignismeldungen gehen in unterschiedlicher Form ein und werden nicht in harmonisierter Weise in Datenbanken eingegeben und klassifiziert</b>	1. Beratung hinsichtlich der Ablage von Ereignismeldungen; Schulung, um eine bessere Harmonisierung der Klassifizierung in bzw. zwischen nationalen Datenbanken zu gewährleisten – <b>MP1</b>	
	2. Das Meldeverfahren harmonisieren und das Dateneingabeverfahren in den einzelnen Staaten standardisieren; Leitfäden entwickeln und Schulungen durchführen – <b>MP2</b>	
	3. Die Verwendung eines einheitlichen Datenformats für die Ereignismeldungen vorschreiben; die Erfassung von Ereignissen durch die Mitgliedstaaten durch die Erfassung auf EU-Ebene durch eine einzige Stelle ersetzen – <b>MP3</b>	
<b>B: Häufig findet keine Qualitätskontrolle statt, um die Übereinstimmung der Daten zu gewährleisten</b>	1. Beratung in Bezug auf Datenqualität; Entwicklung von Instrumenten für die automatische Kontrolle der Datenqualität, die den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden; Schulungen und Workshops organisieren – <b>MP1</b>	
	2. Organisationen und Mitgliedstaaten den Grundsatz der Qualitätskontrolle auferlegen; vorhandene Leitfäden zur Datenqualität weiterentwickeln und ergänzen; Instrumente für die automatische Kontrolle der Datenqualität entwickeln; Schulungen und Workshops organisieren – <b>MP2 und MP3</b>	
<b>C: Nicht alle Informationen werden an den Europäischen Zentralspeicher übermittelt und die erfassten Daten spiegeln nicht immer die tatsächliche Sicherheitsleistung wider</b>	Die Aufsicht über die im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Daten weiterhin gewährleisten und erforderlichenfalls Verfahren einführen; die Rechtsvorschriften könnten in den Geltungsbereich der von der EASA durchgeführten Inspektionen zur Kontrolle der Normung einbezogen werden – <b>MP1, MP2 und MP3</b>	

<b>D: Für viele Ereignisse werden nicht alle entscheidenden Datenfelder im Europäischen Zentralspeicher ausgefüllt</b>	1. Leitfäden dazu, was ausgefüllt werden sollte, und Entwicklung einer Liste von Datenfeldern für jede relevante Ereigniskategorie – <i>MP1</i>
	2. Änderung der Rechtsvorschriften, um den Grundsatz obligatorischer Datenfelder festzulegen; den geänderten Rechtsvorschriften eine Liste der obligatorischen Datenfelder für jede relevante Ereigniskategorie als Anhang beifügen – <i>MP2 und MP3</i>

In Abschnitt 2.2 ermittelte Themen	Maßnahmen	Einzelheiten der Maßnahme
<b>Zentrales Problem 3: Rechtliche und organisatorische Hindernisse für den angemessenen Zugang zu Informationen im Europäischen Zentralspeicher (ZP3)</b>		
<b>A: Wichtige Informationen über Ereignisse (Darstellung des Hergangs) sind nicht zugänglich</b>	Umfassenderen Zugang zu Daten im Europäischen Zentralspeicher gewährleisten, um insbesondere zuständigen Behörden Zugang zu einschlägigen Sicherheitsinformationen zu geben – <i>MP1, MP2 und MP3</i>	
<b>B: Mangelndes Vertrauen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Verwendung der Daten im Europäischen Zentralspeicher</b>	Die Verwendung der Daten im Europäischen Zentralspeicher auf die Zwecke der Erhöhung der Sicherheit beschränken – <i>MP1, MP2 und MP3</i>	
In Abschnitt 2.2 ermittelte Themen	Maßnahmen	Einzelheiten der Maßnahme
<b>Zentrales Problem 4: Mangel an einer Analyse der Ereignisse auf nationaler und europäischer Ebene und an angemessenen Sicherheitsmaßnahmen (ZP4)</b>		
<b>A: Keine systematische Analyse von Ereignissen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der EU</b>	1. Empfehlung zur Umsetzung des ICAO-Standards, indem die Staaten aufgefordert werden, vom System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse und vom System zur Erstattung freiwilliger Meldungen ausgehende Informationen zu analysieren und geeignete Maßnahmen zu treffen – <i>MP1</i>	
	2. Umsetzung des ICAO-Standards, indem die Staaten aufgefordert werden, vom System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse und vom System zur Erstattung freiwilliger Meldungen ausgehende Informationen zu analysieren und geeignete Maßnahmen zu treffen; diese Verpflichtung den Organisationen, den Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene auferlegen – <i>MP2</i>	

	3. Umsetzung des ICAO-Standards, indem die Staaten aufgefordert werden, vom System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse und vom System zur Erstattung freiwilliger Meldungen ausgehende Informationen zu analysieren und geeignete Maßnahmen zu treffen; diese Verpflichtung den Organisationen und auf EU-Ebene auferlegen – <b>MP3</b>
<b>B: Kein Strategierahmen, um Verbesserungen der Sicherheit auf der Grundlage der Analyse von Ereignissen zu erreichen</b>	1. Empfehlung zur Umsetzung des ICAO-Standards, in der gefordert wird, durch Analyse der Ereignisse ermittelte geeignete Korrektur- und Präventivmaßnahmen umzusetzen und ihre Wirksamkeit zu überwachen – <b>MP1</b>
	2. Umsetzung des ICAO-Standards, indem durch Analyse der Ereignisse durch Organisationen, Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene ermittelte geeignete Korrektur- und Präventivmaßnahmen umgesetzt werden und die Wirksamkeit dieser Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene überwacht wird – <b>MP2</b>
	3. Umsetzung des ICAO-Standards, indem durch Analyse der Ereignisse auf nationaler und auf EU-Ebene ermittelte geeignete Korrektur- und Präventivmaßnahmen umgesetzt werden und die Wirksamkeit dieser Maßnahmen auf EU-Ebene überwacht wird – <b>MP3</b>
<b>C: Kein Instrument vorhanden, um der Analyse von Ereignissen Vorrang einzuräumen</b>	1. Entwicklung eines gemeinsamen Risikoklassifizierungssystems der EU auf EU-Ebene, um Ereignisse in harmonisierter Weise zu klassifizieren; dieses Instrument verfügbar machen; Empfehlung an die Mitgliedstaaten, ihre Ereignisse gemäß diesem Instrument zu klassifizieren – <b>MP1</b>
	2. Verpflichtung für die Mitgliedstaaten oder EU-Einrichtung, Ereignisse gemäß eines gemeinsamen Risikoklassifizierungsinstruments der EU zu klassifizieren; dieses Instrument auf EU-Ebene entwickeln und für die Mitgliedstaaten und die Luftfahrtbranche verfügbar machen – <b>MP2 und MP3</b>

#### 4. FOLGENABSCHÄTZUNG

Die Folgen der Maßnahmenpakete sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst:

	Maßnahmenpaket 1	Maßnahmenpaket 2	Maßnahmenpaket 3
<b>Auswirkungen auf die Sicherheit</b>	SCHWACH POSITIV	STARK POSITIV	SCHWACH POSITIV
<b>Wirtschaftliche Folgen</b>			
Auswirkungen auf die Branche	NULL	MÄßIG POSITIV	SCHWACH NEGATIV
Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten	NULL	SCHWACH NEGATIV	STARK POSITIV
Auswirkungen auf den Binnenmarkt und die Wettbewerbsfähigkeit	SCHWACH POSITIV	STARK POSITIV	SCHWACH POSITIV
Verwaltungsaufwand/Jahr	NULL	SCHWACH NEGATIV – 831 133 EUR	MÄßIG NEGATIV – 2,235 Mio. EUR
Auswirkungen auf den EU-Haushalt/Jahr	NAHE NULL – 165 000 EUR	SCHWACH NEGATIV – 530 000 EUR	STARK NEGATIV – 12,1 Mio. EUR
<b>Gesellschaftliche Auswirkungen</b>			
Normen und Rechte in Zusammenhang mit der Beschäftigungsqualität	SCHWACH POSITIV	MÄßIG POSITIV	STARK POSITIV
Beschäftigung	NEUTRAL	SCHWACH POSITIV	SCHWACH POSITIV
Personenbezogene Daten	NULL	MÄßIG POSITIV	MÄßIG POSITIV
Öffentliche Gesundheit und Sicherheit	SCHWACH POSITIV	STARK POSITIV	SCHWACH POSITIV

<b>Ökologische Auswirkungen</b>	NAHE NULL	NAHE NULL	NAHE NULL
<b>Auswirkungen auf die Grundrechte</b>	SCHWACH POSITIV	STARK POSITIV	SCHWACH POSITIV
<b>Auswirkungen auf die Vereinfachung der geltenden Rechtsvorschriften</b>	NULL	STARK POSITIV	STARK POSITIV
<b>Auswirkungen auf Drittstaaten</b>	SCHWACH POSITIV	STARK POSITIV	SCHWACH POSITIV

## 5. VERGLEICH DER OPTIONEN

Die Maßnahmenpakete werden unter den Gesichtspunkten Wirksamkeit, Effizienz und Schlüssigkeit beurteilt.

Im Hinblick auf die Wirksamkeit bietet das MP3 das höchste Potenzial zum Erreichen aller spezifischen Ziele, während das MP2 eine gute allgemeine Wirksamkeit bietet. Beim MP1 wird nur das SZ3 in vollem Umfang erreicht.

Das MP1 umfasst Maßnahmen, die sehr geringe Umsetzungs- oder Verwaltungskosten mit sich bringen und zum Erreichen der spezifischen Ziele beitragen, allerdings nur begrenzt, so dass dieses Maßnahmenpaket nicht den effizientesten Weg zum Erreichen der Ziele darstellt.

Was die Effizienz betrifft, so ist das MP3 am teuersten und weniger effizient als das MP2. Das MP1 ist am kostengünstigsten, aber weniger effizient.

In Bezug auf die Kohärenz sind alle Maßnahmenpakete mehr oder weniger gleichwertig und bieten begrenzte Kompromissmöglichkeiten in Bezug auf die verschiedenen Arten von Auswirkungen. Beim MP2 ist der Kompromiss jedoch am geringsten.

Angesichts der vorstehenden Ausführungen wird das MP2 empfohlen, da die Vorteile die Kosten bei weitem übersteigen. Es dürfte durch eine bessere Erfassung von Ereignissen, eine verbesserte Datenqualität, angemesseneren Zugang zu Informationen und die Einführung von Anforderungen, die die Verwendung von Ereignissen im Hinblick auf eine Verringerung der Flugunfallzahlen betreffen, zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr beitragen.

## 6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Die Kommission würde die Umsetzung der Verordnung drei Jahre nach ihrer Annahme durch den Gesetzgeber bewerten und eine Reihe zentraler Verkehrsindikatoren, die bereits verfügbar sind, kontinuierlich überwachen. Diese Indikatoren werden herangezogen, um zu messen, in welchem Maß die spezifischen Ziele durch die angenommene Maßnahmenoption erreicht werden.

