



**B8-1146/2015**

4.11.2015

# ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

eingereicht im Anschluss an eine Erklärung der Kommission

gemäß Artikel 123 Absatz 2 der Geschäftsordnung

zum künftigen Luftverkehrspaket  
(2015/2933(RSP))

**Wim van de Camp, Marian-Jean Marinescu, Deirdre Clune,  
Georges Bach, Markus Pieper**  
im Namen der PPE-Fraktion

**Entschließung des Europäischen Parlaments zum künftigen Luftverkehrspaket  
(2015/2933(RSP))**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf seinen am 12. März 2014 festgelegten Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung)<sup>1</sup>,
  - unter Hinweis auf seinen am 26. Februar 2014 festgelegten Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004<sup>2</sup>,
  - unter Hinweis auf seine Entschließung zur Luftfahrtaußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen<sup>3</sup>,
  - gestützt auf Artikel 123 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass die Luftverkehrsbranche in Europa 2012 unmittelbar 2,6 Millionen Arbeitsplätze sicherte und einen Anteil von über 2,4 % am BIP der EU hatte;
- B. in der Erwägung, dass die seit 2012 von europäischen Fluggesellschaften umgesetzten und geplanten Arbeitsplatzkürzungen mehr als 20 000 Arbeitsplätze betreffen;
- C. in der Erwägung, dass die Fluggesellschaften der EU auf internen wie auch externen Märkten vor zahlreichen wettbewerbsbedingten Herausforderungen stehen;
- D. in der Erwägung, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten verschiedene Rechts- und Finanzvorschriften erlassen haben, durch die die Belastungen für die europäische Luftverkehrsbranche in Europa einseitig erhöht wurden (wie z. B. das EU-interne Emissionshandelssystem, erweiterte Passagierrechte, nationale Steuern und Beschränkung der Betriebsstunden);
- E. in der Erwägung, dass die Kommission vorhat, bis Ende 2015 ein Luftverkehrspaket vorzulegen, in dem die Herausforderungen für den EU-Luftverkehr aufgezeigt werden sollen;
1. ist der Ansicht, dass das Luftverkehrspaket der europäischen Luftfahrtindustrie die dringend benötigten Impulse geben, die Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweigs verbessern, gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen und eine langfristige Strategie für die europäische Luftfahrtindustrie beinhalten sollte;

---

<sup>1</sup> ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 658.

<sup>2</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2014)0151.

<sup>3</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2013)0290.

2. fordert die Kommission auf, bei der Ausarbeitung des Luftverkehrspakets die erste Lesung des Parlaments zum einheitlichen Europäischen Luftraum 2+ (SES2+) und zur EASA sowie den Bericht des Parlaments über die Luftfahrtaußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen zu berücksichtigen und einzubeziehen;
3. betont, dass die Luftfahrtindustrie wesentlich zu Wachstum und Arbeitsplätzen in der EU beiträgt und enge Bezüge zur Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luftverkehrsbranche aufweist (z. B. positive Exportbilanz, umweltverträglichere Technologien für europäische Flugzeuge, Einsatz des Systems SESAR, SES, bilaterale Übereinkünfte über Luftverkehrssicherheit, Instandhaltungskette) und dass sie einen Jahresumsatz von rund 100 Mrd. EUR erzielt und an die 500 000 direkte Arbeitsplätze bietet; fordert daher zukunftsgerichtete politische Maßnahmen zur Unterstützung und Fortentwicklung der Luftfahrtindustrie;
4. unterstreicht, dass Wettbewerb unmittelbar mit Innovation verbunden ist; empfiehlt aus diesem Grund der Kommission, Innovationen in folgenden Bereichen zu berücksichtigen und zu unterstützen: Flugverkehrsmanagement, automatisierte Flugsicherung (ATC), freie Streckenführung), ferngesteuerte Flugsysteme (RPAS), alternative Kraftstofflösungen, Flugzeug- und Motorkonzeption (mehr Effizienz, weniger Lärm), Flughafensicherheit (berührungsfreie Technik, einmalige Sicherheitskontrolle), Digitalisierung und multimodale Lösungen (computergestützte Bodenabfertigungsdienste); empfiehlt der Kommission des Weiteren, sich für globale Umweltlösungen einzusetzen, z. B. eine weltweite marktgestützte Maßnahme zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des internationalen Luftverkehrs bei gleichzeitiger Aufgabe regionaler Systeme wie des Emissionshandelssystems für den Luftverkehr, die umweltverträgliche Gestaltung von Flughäfen (umweltverträglicher Rollverkehr) und neue Geschäftsmodelle (wie die „New Distribution Capability“ (NDC) des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA), die Verknüpfung von Flugverbindungen („self-connection“) oder integrierte Ticketsysteme);
5. fordert die Kommission auf, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die europäischen Flugverkehrsgesellschaften von den durch die EU und die Mitgliedstaaten auferlegten Belastungen zu befreien, um die Wettbewerbsfähigkeit in der europäischen Luftverkehrsbranche zu stärken;
6. hebt den Rückgang der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Flughäfen gegenüber Flughäfen außerhalb der EU hervor; fordert eine zukunftsgerichtete Politik zur Stärkung ihrer Kapazität und Konnektivität;
7. fordert die Kommission auf, die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 bis spätestens Oktober 2015 unter dem Aspekt zu überprüfen, worin die Gründe für ihre Nichtdurchführung liegen, und alle konzeptionellen Hindernisse, die ihrer Funktion als wirksames Instrument zur Bekämpfung von Wettbewerbsverzerrungen in der Luftverkehrsbranche entgegenstehen, zu beseitigen;
8. bedauert, dass die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 über den Schutz vor unlauteren Preisbildungspraktiken in der Luftverkehrsbranche nie durchgesetzt wurde, und fordert eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004, um einen fairen Wettbewerb in den externen Luftverkehrsbeziehungen der EU zu gewährleisten und die Wettbewerbsposition der EU-Luftfahrtindustrie zu stärken, unlauterem Wettbewerb

wirksamer vorzubeugen, Gegenseitigkeit zu gewährleisten und unlautere Praktiken einschließlich der Gewährung marktverzerrender Subventionen und staatlicher Beihilfen für Fluggesellschaften durch Drittländer abzustellen, um die auf europäischer Ebene verfolgte Strategie zur Herbeiführung einer raschen Lösung dieses Konflikts, vor allem durch Anwendung einer transparenten Klausel über fairen Wettbewerb, zu verbessern;

9. weist darauf hin, dass die europäischen Flughäfen erheblichem Wettbewerbsdruck – sowohl von Fluggesellschaften als auch von konkurrierenden Flughäfen – ausgesetzt sind, was dazu führt, dass die Nutzer nicht die vollen Infrastrukturkosten tragen; fordert die Kommission daher nachdrücklich auf, diesen Entwicklungen bei der Durchführung der Richtlinie über Flughafenentgelte Rechnung zu tragen;
10. betont die Bedeutung kleiner und regionaler Flughäfen in der Union als einer Möglichkeit zur Entlastung von größeren Flughäfen und Luftverkehrsdrehkreuzen durch indirekte Verbindungen; fordert die Kommission nachdrücklich auf, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten einen langfristigen EU-Strategieplan vorzulegen, der sich mit den Herausforderungen und Chancen von Regionalflughäfen in der EU befasst, da Luftverkehrsverbindungen gefördert und zu einem Eckpfeiler der EU-Strategie für Wachstum und Arbeitsplätze werden sollten;
11. betont, dass die Aushandlung umfassender Luftverkehrsabkommen mit den wichtigsten Handelspartnern der Union wie den Nachbarländern, den BRIC- und den ASEAN-Ländern, Japan und der Türkei ein strategisches Ziel bilden sollte und dass die entsprechenden Verhandlungen eingeleitet bzw. beschleunigt werden sollten; weist darauf hin, dass dies den EU-Luftfahrtunternehmen neue Möglichkeiten eröffnen, die finanzielle Transparenz fördern und einen fairen Wettbewerb sicherstellen und damit den europäischen Luftfahrtunternehmen die gleichen Ausgangsbedingungen wie ihren Konkurrenten aus Drittländern garantieren dürfte; weist nachdrücklich darauf hin, dass diese umfassenden Luftverkehrsabkommen in der Praxis nur dann wirksam sein können, wenn sie über eine Schutzklausel verfügen, die einen Verstoß gegen das Abkommen und seine rechtlichen Folgen definiert und die Streitbeilegung regelt;
12. fordert die Kommission auf, so bald wie möglich ein Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den Golfstaaten auszuhandeln; weist entschieden darauf hin, dass die Transparenz der Finanzierung und eine nachdrückliche Klausel über fairen Wettbewerb ein zentraler Aspekt eines solchen Abkommens sein müssen;
13. weist darauf hin, dass der Luftverkehr nicht weltweit reguliert ist, weil er nicht Gegenstand der Tätigkeit der WTO ist; fordert die Kommission auf, mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu verhandeln, um zu einer weltweiten Regelung über faire anwendbare Wettbewerbsregeln zu gelangen; betont, wie wichtig weltweit vereinbarte Regeln innerhalb der ICAO für die Reduzierung der Luftverkehrsemissionen sind; erkennt an, dass die ICAO für die Entwicklung eines marktgestützten Systems auf globaler Ebene eintritt;
14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums durch die Annahme des SES2+-Pakets und die vollständige Umsetzung und Inbetriebnahme der funktionalen Luftraumblöcke (FAB) sowie durch die Festlegung von Leitlinien zu staatlichen Beihilfen oder eine bessere

Durchführung und schnellere Genehmigung der Verfahren im Zusammenhang mit den Geschäftsplänen zu beschleunigen, da die gegenwärtige Zersplitterung des europäischen Luftraums für die europäischen Luftfahrtunternehmen eine erhebliche Belastung darstellt;

15. erwartet, dass im Luftverkehrspaket sicherheitsbezogene Rechtsvorschriften vorgesehen werden müssen, die in direktem Bezug zu den Arbeitsbedingungen im Luftverkehr stehen, weil die EU die intern und extern verfügbaren Instrumente voll ausschöpfen muss, um die europäische Luftfahrtindustrie wirksamer gegen unfaire Praktiken zu schützen;
16. fordert eine Verbesserung und Harmonisierung der Sicherheitskette in der Weise, dass qualifizierte, gut ausgebildete und anpassungsfähige Arbeitnehmer angeworben und gehalten werden;
17. empfiehlt, dass die GD MOVE und die GD EMPL zusammenarbeiten und dass in das Luftverkehrspaket Sozialvorschriften aufgenommen werden, wie es auf der von der Kommission am 4. Juni 2015 veranstalteten hochrangigen Konferenz zum Thema „Eine Sozialagenda für den Verkehr“ erörtert wurde;
18. empfiehlt, den Begriff „Hauptgeschäftssitz“ so zu bestimmen, dass die Betriebsgenehmigung von einem Staat erteilt wird, wenn der Flugverkehr der betreffenden Fluggesellschaft dort einen erheblichen Umfang erreicht, und außerdem im Rahmen der Koordinierung der Sozialversicherungssysteme und des Arbeitsrechts die Definitionen von „Heimatbasis“ in der Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 465/2012 einander anzugleichen; empfiehlt darüber hinaus, die Übergangszeit zu verkürzen und die Situation von Flugbesatzungen mit Mehrfach-Heimatbasen zu klären;
19. empfiehlt, die Durchführung der Richtlinie über Leiharbeit zu überprüfen, um die direkte Beschäftigung als Standardmodell zu befördern und die Nutzung atypischer Beschäftigungsformen zu begrenzen;
20. schlägt Maßnahmen vor gegen die Zunahme sozial problematischer Geschäftspraktiken wie Billigflaggen und atypische Beschäftigungsformen wie Scheinselbstständigkeit, „Pay-to-fly“-Systeme und Null-Stunden-Verträge; vertritt die Auffassung, dass diese Praktiken verboten werden sollten, weil sie sich auf die Sicherheit auswirken können; fordert eine überarbeitete Definition des Begriffs „Hauptgeschäftssitz“ mit der Anforderung an Fluggesellschaften, erhebliche Luftverkehrstätigkeiten in einem bestimmten Land nachzuweisen;
21. fordert die vollständige Durchführung des Programms SESAR, was eine enge Zusammenarbeit zwischen der Kommission, den Flugsicherungsdienstleistern, den Luftverkehrsunternehmen und den Flughäfen sowie finanzielle Zusagen dieser Beteiligten erfordert; fordert daher ein ganzheitliches Konzept für alle Bereiche des Luftverkehrs, das sich auf sämtliche Phasen des Fluges – angefangen am Boden – erstreckt und bei dem die EASA eine wichtigere Rolle im Umfeld SES-SESAR eines Systems aus EU und EASA zu spielen hätte, das Sicherheit, Umweltschutz und Leistung regelt;

22. begrüßt die Absicht, die Zuständigkeiten der EASA zu erweitern, und erwartet daher, dass die geänderte Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (Basisverordnung) sicherstellt, dass ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem eingeführt wird, und dass der EASA in dieser Verordnung die Zuständigkeit für die Sicherheitsaspekte der Schutzvorkehrungen der Union und die Sicherheitsaspekte des kommerziellen Raumtransports und ferngesteuerter Luftfahrzeuge übertragen wird; fordert die Kommission auf, der EASA aufgrund des breiten Spektrums an Zuständigkeiten, die ihr von den Rechtssetzungsorganen übertragen werden sollen, den Status einer einzigen Luftfahrtbehörde in Europa zuzuweisen;
23. fordert die Kommission auf, die Rolle der EASA auf internationaler Ebene zu stärken und auf ein Niveau zu heben, das dem ihrer wichtigsten Partnerorganisationen wie der US-Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Authority – FAA) entspricht, und dafür zu sorgen, dass sie innerhalb der ICAO offiziell anerkannt wird, damit die EU eine einheitliche Position vertritt und auf diese Weise weltweit ein höheres Sicherheitsniveau für die EU-Bürger sowie die Wettbewerbsfähigkeit und die Exporttätigkeit der EU-Luftfahrtindustrie sichergestellt werden;
24. fordert die Kommission auf, die regulatorischen Hindernisse für eine satellitengestützte Luftverkehrsüberwachung zu beseitigen, um lebensrettende Dienstleistungen für die Unionsbürger zu ermöglichen, und ersucht die Internationale Fernmeldeunion (ITU), die erforderlichen Frequenzen zuzuweisen, da der ICAO zufolge mit der satellitengestützten ADS-B-Technologie die Flugverfolgung und das Luftverkehrsmanagement (ATM) außerhalb der am dichtesten besiedelten Gebiete, in denen andere Formen von ATM-Überwachungstechnologien an ihre Grenzen stoßen, unterstützt werden kann; betont, dass diese Technologie Staaten, Flugsicherungsdienstleistern (ANSP) und Fluggesellschaften in Europa und auf der ganzen Welt dabei helfen könnte, die Effizienz und Kapazität des Flugverkehrsmanagements zu erhöhen, die Emissionen des Luftverkehrs zu verringern und die Flugsicherheit erheblich zu verbessern, wobei sie gleichzeitig die Infrastrukturkosten senken und eine weitere Überwachungsebene für den europäischen Luftraum bilden würde, durch die die bisherige Überwachung erweitert werden könnte;
25. fordert die Kommission auf, im Anschluss an die Risikobewertung im EASA-Task-Force-Bericht Maßnahmen zur Verbesserung der medizinischen Begutachtung von Piloten und der Verfahren für Sicherheit, Eingang und Ausgang bei Cockpit-Türen zu treffen;
26. fordert risikoabhängige Sicherheitsmaßnahmen für die Passagier- und die Frachtbeförderung anstelle von auf Reaktion ausgerichteten Maßnahmen, ein faires und ausgewogenes Konzept für den sensiblen Bereich der Luftverkehrssicherheit, das einerseits den Bedürfnissen und Erwartungen der Mitgliedstaaten entspricht und andererseits unerfreulichen Vorfällen für Fluggäste auf Flughäfen vorbeugt, und die Stärkung des Systems des Aviation Security Service (AVSEC) und der Stakeholder Advisory Group on Aviation Security (SAGAS) zur Konzipierung von Sicherheitsmaßnahmen; fordert von der Kommission daher die Anfertigung einer Durchführbarkeitsstudie zur Einführung eines Systems zum schnelleren Einchecken („Pre-Check“) in Europa, das dem in den Vereinigten Staaten angewandten System gleichwertig ist;

27. fordert die Haushaltsbehörde auf, einen wettbewerbsorientierten Haushalt für die EASA aufrechtzuerhalten, der den genannten neuen Zuständigkeiten Rechnung trägt, damit den EU-Luftverkehrsunternehmen flexible und wirkungsvolle Instrumente zur Verfügung stehen, um im weltweiten Wettbewerb bestehen zu können; fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission außerdem auf, mehr Unterstützung aus öffentlichen Mitteln für die Luftverkehrssicherheit zu leisten – was in anderen Weltregionen, auch den Vereinigten Staaten, die Norm ist –, damit die europäischen Flughäfen durch Senkung ihrer Flughafengebühren ihre Wettbewerbsposition verbessern können; fordert die Kommission auf, für die Wiederherstellung des ursprünglichen Etats der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) zu sorgen, der durch die Einrichtung des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) in Mitleidenschaft gezogen wurde;
28. fordert die Kommission auf, in ihrem Legislativpaket zum Luftverkehr, das bis Ende 2015 vorgelegt werden soll, alle vorgenannten Fragen zu behandeln;
29. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.