

Mittwoch, 11. November 2015

I

(Entschlüsseungen, Empfehlungen und Stellungnahmen)

ENTSCHLIESSUNGEN

EUROPÄISCHES PARLAMENT

P8\_TA(2015)0394

**Künftiges Luftfahrtpaket**

**Entschlüsselung des Europäischen Parlaments vom 11. November 2015 zum Luftverkehr (2015/2933(RSP))**

(2017/C 366/01)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf seine Entschlüsselung vom 25. April 2007<sup>(1)</sup> zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2009/12/EG vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte,
- unter Hinweis auf seine Entschlüsselung vom 7. Juni 2011 zu dem internationalen Luftverkehrsabkommen im Rahmen des Vertrags von Lissabon<sup>(2)</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschlüsselung vom 2. Juli 2013 zur Luftfahrtußenpolitik der EU — Bewältigung der künftigen Herausforderungen<sup>(3)</sup>,
- unter Hinweis auf seinen am 12. März 2014 in erster Lesung festgelegten Standpunkt zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Neufassung)<sup>(4)</sup>,
- unter Hinweis auf seinen am 12. März 2014 in erster Lesung festgelegten Standpunkt zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste<sup>(5)</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschlüsselung vom 29. Oktober 2015 zu der auf der Weltfunkkonferenz, die vom 2. bis 27. November 2015 (WRC-15) in Genf stattfinden wird, erfolgenden Zuweisung des zur Unterstützung der künftigen Entwicklung einer satellitengestützten Technologie zur Einführung weltweit einsetzbarer Flugwegverfolgungssysteme erforderlichen Frequenzbands<sup>(6)</sup>,
- unter Hinweis auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 90, Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 218,

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

<sup>(2)</sup> ABl. C 380 E vom 11.12.2012, S. 5.

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

<sup>(4)</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2014)0220.

<sup>(5)</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2014)0221.

<sup>(6)</sup> Angenommene Texte, P8\_TA(2015)0392.

Mittwoch, 11. November 2015

- unter Hinweis auf das anstehende Legislativpaket der Kommission zum Thema „Luftverkehr“,
  - gestützt auf Artikel 123 Absatz 2 und Artikel 123 Absatz 4 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass die Luftverkehrsbranche in Europa 2012 unmittelbar 2,6 Millionen Arbeitsplätze sicherte und über 2,4 % des BIP der EU erwirtschaftete;
- B. in der Erwägung, dass sich die Zahl der Fluggäste in der EU 2014 auf 849,4 Millionen belief, was im Vergleich zu 2013 einem Anstieg um 4,4 % und im Vergleich zu 2009 einem Anstieg um 16,9 % entspricht;
- C. in der Erwägung, dass die seit 2012 von den europäischen Fluggesellschaften umgesetzten und geplanten Arbeitsplatzstreichungen mehr als 20 000 Arbeitsplätze betreffen;
- D. in der Erwägung, dass die Fluggesellschaften der EU sowohl auf internen als auch auf externen Märkten in einem sich rasch ändernden und immer stärker von Wettbewerb geprägten Umfeld tätig sind;
- E. in der Erwägung, dass die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), die EU und ihre Mitgliedstaaten verschiedene rechtliche und finanzielle Regelungen verbessern müssen, etwa in Bezug auf das Emissionshandelssystem der EU, erweiterte Fahrgastrechte, Abgaben und einzelstaatliche Steuern, Lärmreduzierung auf Flughäfen und Beschränkungen der Betriebszeiten;
- F. in der Erwägung, dass der Luftverkehr Einfluss auf den Klimawandel nimmt und beispielsweise für 13 % der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU sowie für andere Emissionen wie Stickstoffoxidemissionen (NO<sub>x</sub>) verantwortlich ist;
- G. in der Erwägung, dass die Kommission beabsichtigt, bis Ende 2015 ein Luftverkehrspaket vorzulegen, in dem die Herausforderungen für den EU-Luftverkehr aufgezeigt und in Angriff genommen werden sollen;

### ***Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtindustrie***

1. vertritt die Auffassung, dass das Luftverkehrspaket dringend notwendige Impulse für eine zukunfts- und wettbewerbsfähigere europäische Luftverkehrsbranche geben, die europäischen Fluggesellschaften und Flughäfen sowie die Luftfahrtindustrie Europas in eine stärkere Position bringen, für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltmarkt sorgen und eine langfristige Strategie für die Luftverkehrsbranche Europas vorgeben sollte;
2. fordert die Kommission auf, bei der Ausarbeitung des Luftverkehrspakets die wesentlichen Aspekte der Standpunkte des Parlaments aus erster Lesung zu den Themen Single European Sky 2+ (SES2+) und Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und seiner Entschließung vom 2. Juli 2013 zur Luftfahrtaußenpolitik der EU zu berücksichtigen und in ihren Texten aufzuführen;
3. betont, dass die Luftfahrtindustrie wesentlich zum Wachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen in der EU beiträgt und enge Bezüge zur Wettbewerbsfähigkeit des EU-Luftverkehrs aufweist (z. B. positive Ausfuhrbilanz, umweltverträglichere Technologien für europäische Flugzeuge, Einsatz des Systems SESAR, Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (SES), Instandhaltungskette) und dass sie einen Jahresumsatz von rund 100 Mrd. EUR erwirtschaftet und an die 500 000 direkte Arbeitsplätze bietet; fordert daher proaktivere politische Maßnahmen zur Unterstützung und Fortentwicklung der Luftfahrtindustrie;
4. betont, dass Innovationen eine Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige europäische Luftfahrtindustrie sind; empfiehlt aus diesem Grund der Kommission, Innovationen in folgenden Bereichen zu berücksichtigen und zu unterstützen: Flugverkehrsmanagement (automatisierte Flugsicherung (ATC), freie Streckenführung), ferngesteuerte Flugsysteme (RPAS), Problemlösungen mit alternativen Kraftstoffen, Konstruktion von Flugzeugen und Motoren (mehr Effizienz, weniger Lärm), Flughafensicherheit (berührungsfreie Technik, einmalige Sicherheitskontrolle), Digitalisierung und multimodale Lösungen (computergestützte Bodenabfertigungsdienste); empfiehlt der Kommission zusätzlich, weltweite Umweltproblemlösungen zu begünstigen, wie eine weltweite marktgestützte Maßnahme zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des internationalen Luftverkehrs, und regionale Systeme (etwa das Emissionshandelssystem im Luftverkehr) mit dem Ziel anzupassen, sie zu einem weltweiten System zu verbinden, die umweltverträgliche Gestaltung von Flughäfen und neue Geschäftsmodelle (New Distribution Capability (NDC) des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA), eigenständige Anschlussfindung (self-connection), integrierte Flugscheinausstellung);

**Mittwoch, 11. November 2015**

5. fordert die Kommission auf, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die europäischen Fluggesellschaften 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 von Fluggesellschaften und Flughäfen der Union gegenüber subventionierten Luftverkehrsunternehmen und Flughäfen von Drittländern hervor; verlangt in diesem Zusammenhang eine zukunftsgerichtete Politik im Hinblick auf gleiche Bedingungen bei den Besitzverhältnissen und fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, ihre eigene Infrastruktur zu verbessern, damit ihre Fluggesellschaften unter besseren Voraussetzungen konkurrieren können;
7. bedauert, dass sich die Verordnung (EG) Nr. 868/2004, die den Schutz vor unlauteren Preisbildungspraktiken im Luftverkehr betrifft, unter dem Aspekt des Geltungsbereichs als unzulänglich und ineffektiv erwiesen hat; fordert die Kommission auf, spätestens im November 2015 eine Untersuchung der Ursachen der Nichtdurchführung dieser Verordnung vorzulegen; fordert die Kommission auf, die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 mit dem Ziel zu überarbeiten, fairen Wettbewerb in den Luftverkehrsaußenbeziehungen der EU sicherzustellen und die Wettbewerbsposition der EU-Luftfahrtindustrie zu stärken, unlauteren Wettbewerb wirksamer zu bekämpfen, für Gegenseitigkeit zu sorgen und unlautere Praktiken, einschließlich marktverzerrender Subventionen und staatlicher Beihilfen bestimmter Drittländer für Luftverkehrsunternehmen, zu unterbinden; betont, dass angestrebt werden sollte, die politische Strategie auf europäischer Ebene zu verbessern, damit dieser Konflikt zügig beigelegt wird, und zwar in erster Linie mithilfe einer transparenten Klausel über fairen Wettbewerb; fordert die Kommission ferner auf, das Konzept der „wirksamen Kontrolle“ von Fluggesellschaften in Angriff zu nehmen;
8. weist darauf hin, dass die europäischen Flughäfen erheblichem Wettbewerbsdruck ausgesetzt sind, der von Fluggesellschaften ebenso wie von anderen Flughäfen ausgeht; fordert die Kommission daher mit Nachdruck auf, bei der Anwendung der Richtlinie über Flughafenentgelte die genannten Entwicklungen zu berücksichtigen und Vorteile für alle Interessenträger und Fluggäste herbeizuführen;
9. verlangt, dass im Rat größere Anstrengungen unternommen werden, um die Zeitnischenverordnung zu verabschieden, damit vor dem Hintergrund der erwarteten Verdopplung des Verkehrsaufkommens bis 2030 die Leistungsfähigkeit von Flughäfen größer wird und der Luftverkehr in Europa reibungslos funktionieren kann;
10. hebt hervor, dass kleine und regionale Flughäfen in der Union für den Ausbau regionaler Verbindungen von großer Bedeutung sind; fordert die Kommission auf, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten einen langfristigen strategischen Plan der Union vorzulegen, mit dem die Herausforderungen und Chancen für Regionalflughäfen in der Union, einschließlich der Bestimmungen über staatliche Beihilfen für die Verkehrsinfrastruktur, in Angriff genommen werden, weil ihr Beitrag zum Zusammenhalt zwischen EU-Regionen gefördert werden und einen Eckpfeiler der EU-Strategie für Wachstum und Beschäftigung darstellen sollte;

***Internationale Dimension***

11. betont, dass die Aushandlung umfassender Luftverkehrsübereinkünfte mit den wichtigen Handelspartnern der Union als strategisches Ziel festgelegt werden sollte und dass entsprechende Verhandlungen eingeleitet bzw. beschleunigt werden sollten; fordert die Kommission eindringlich auf, sich möglichst bald um umfassende Mandate von den Mitgliedstaaten zu bemühen, wobei den Staaten des Golf-Kooperationsrates Vorrang eingeräumt werden sollte, damit sie gleiche Wettbewerbsbedingungen für europäische Fluggesellschaften und Flughäfen herbeiführen, für Gegenseitigkeit sorgen und in den Texten eine wirksame Klausel über fairen Wettbewerb vorsehen kann; weist nachdrücklich darauf hin, dass diese umfassenden Luftverkehrsabkommen nur dann praktische Wirkung zeigen können, wenn sie über eine Schutzklausel verfügen, die Zuwiderhandlungen und die rechtlichen Folgen von Verstößen gegen die Abkommen festlegt;
12. weist darauf hin, dass der Luftverkehr nicht weltweit reguliert ist, weil er nicht Gegenstand der Tätigkeit der WTO ist; stellt fest, dass im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) weltweit vereinbarte Regeln wichtig sind, damit die Emissionen des Luftverkehrs und die Klimaauswirkungen eingedämmt werden; erkennt an, dass die ICAO für die Entwicklung eines marktgestützten Systems auf globaler Ebene eintritt;
13. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums durch die Annahme des Pakets „SES2+“ zu beschleunigen, da die bisherige Fragmentierung des europäischen Luftraums die europäischen Luftverkehrsunternehmen erheblich belastet;

Mittwoch, 11. November 2015

14. erwartet, dass mit dem Luftverkehrspaket die vollständige Integration von Flughäfen in das europäische Verkehrsnetz in Angriff genommen und sichergestellt wird; weist erneut darauf hin, dass das Luftverkehrspaket mit derzeitigen und künftigen Rechtsvorschriften über Fluggastrechte vereinbar sein muss, und fordert den Rat eindringlich auf, seinen Standpunkt zu verabschieden, weil sich sowohl Fluggäste als auch Luftverkehrsunternehmen dringend rechtliche Klarheit wünschen;

### **Soziale Dimension des Luftverkehrs**

15. betont, dass sich bestimmte Arbeitsbedingungen in der Luftfahrt möglicherweise auf die Flugsicherheit auswirken; empfiehlt, dass die Generaldirektionen MOVE und EMPL zusammenarbeiten und dass das Luftverkehrspaket Sozialvorschriften umfasst und die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen vorsieht, wie sie auf der von der Kommission am 4. Juni 2015 veranstalteten hochrangigen Konferenz zum Thema „Eine Sozialagenda für den Verkehr“ erörtert wurden;

16. fordert die Verbesserung und Harmonisierung der Sicherheitskette, die darauf beruhen muss, dass qualifizierte und gut ausgebildete Arbeitskräfte angezogen und gehalten werden;

17. betont, dass die Luftfahrtindustrie als Wachstumsbranche angesehen wird, die hochqualifizierte und -motivierte Fachkräfte anzieht und bereitstellt, und dass zur Fortsetzung dieser Entwicklung an den bestehenden EU-Bestimmungen in den Bereichen Beschäftigung und Arbeitsbedingungen, Normen und Praktiken, einschließlich Tarifverhandlungspraktiken, festgehalten werden sollte;

18. empfiehlt, den Begriff des Hauptgeschäftssitzes so zu bestimmen, dass die Betriebsgenehmigung von einem Staat ausgestellt wird, wenn die Luftverkehrsbewegungen in diesem Staat einen wesentlichen Umfang haben, und zusätzlich im Kontext der Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit und des Arbeitsrechts eine Angleichung der Definition des Begriffs der Heimatbasis in der Verordnung (EU) Nr. 83/2014 und der Verordnung (EU) Nr. 465/2012 vorzunehmen; hält es für notwendig, die Übergangsfrist zu verkürzen und die Lage von Flugzeugbesatzungen zu klären, die mehrere Heimatbasen haben;

19. weist darauf hin, dass die Richtlinie 2008/104/EG über Leiharbeit nicht ohne Schwierigkeiten umgesetzt werden kann, und empfiehlt der Kommission, die derzeitige Anwendung der Richtlinie im Luftverkehrssektor zu analysieren und folglich ergebnisorientierte Maßnahmen zur Bewältigung dieser Herausforderungen zu ergreifen;

20. ist besorgt über die Zunahme der sozial problematischen Geschäftspraktiken wie Billigflaggen und der atypischen Beschäftigungsverhältnisse wie Scheinselbstständigkeit, „Pay-to-fly“-Systeme und Null-Stunden-Verträge, die die Sicherheit potenziell beeinträchtigen können, und vertritt die Auffassung, dass bei allen Luftverkehrstätigkeiten soziale Standards aufrechterhalten werden müssen;

### **Sicherstellung eines hohen Sicherheitsniveaus im EU-Luftraum**

21. fordert die vollständige Durchführung des Programms SESAR, für die eine enge Zusammenarbeit zwischen der Kommission, den Flugsicherungsdiensten, den Luftverkehrsunternehmen und den Flughäfen sowie finanzielle Zusagen dieser Beteiligten erforderlich sind; fordert deswegen ein Gesamtsystemkonzept für alle Bereiche des Luftverkehrs, das sich auf sämtliche Phasen eines Flugs — am Boden angefangen — erstreckt, wobei der EASA eine größere Rolle im Umfeld SESAR eines Systems aus EU und EASA zukommt, das Einfluss auf Sicherheit, Umweltschutz und Leistung zu nehmen hat; fordert die Kommission auf, den Abschluss des ursprünglich für die Fazilität „Connecting Europe“ vorgesehenen Haushalts sicherzustellen, der durch die Einrichtung des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) beeinträchtigt wurde;

22. begrüßt die Absicht, die Zuständigkeiten der EASA zu erweitern, und erwartet deshalb, dass die geänderte Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008 die Schaffung eines umfassenden Sicherheitsmanagementsystems vorsieht und der EASA die Zuständigkeit für die Sicherheitsaspekte der Sicherheitsmaßnahmen der Union, des kommerziellen Raumtransports und der ferngesteuerten Flugzeuge zuweist; fordert die Kommission auf, der EASA aufgrund des breiten Spektrums der von den Rechtsetzungsorganen übertragenen Zuständigkeiten den Status einer gemeinsamen Luftfahrtbehörde in Europa zuzuweisen;

23. fordert die Kommission auf, bei allen acht Sitzen, mit denen die EU-Mitgliedstaaten im ICAO-Rat vertreten sind, weiterhin für eine starke Vertretung zu sorgen, die Rolle der EASA im internationalen Rahmen schnellstmöglich zu stärken und für deren offizielle Anerkennung innerhalb der ICAO zu sorgen, damit für die EU eine einzige Stimme geschaffen wird, die ein höheres Sicherheitsniveau für Bürger der Union in aller Welt herbeiführen wird, und damit zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luftfahrtindustrie gewahrt ist und deren Ausfuhren abgesichert werden;

Mittwoch, 11. November 2015

24. fordert die Kommission auf, die regulatorischen Hindernisse für satellitengestützte Luftverkehrsüberwachung zu beseitigen, um lebensrettende Dienstleistungen für Unionsbürger möglich zu machen, und ersucht die Internationale Fernmeldeunion, die notwendigen Frequenzen zuzuweisen, weil die ICAO das satellitengestützte System ADS-B als diejenige Technologie bezeichnet hat, die außerhalb der am dichtesten besiedelten Gebiete, wo sonstige Arten landgestützter Luftverkehrsüberwachungstechnologien ihre Grenzen haben, die Flugverfolgung unterstützen und auch dem Flugverkehrsmanagement dienen kann; betont, dass bei der Umsetzung des Systems ADS-B den Bedürfnissen sämtlicher Luftraumnutzer Rechnung getragen und für Interoperabilität zwischen alternativen Technologien gesorgt werden muss, um Sicherheitsverletzungen vorzubeugen; betont, dass es Staaten, Flugsicherungsdiensten 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 gleichzeitig die Flugsicherheit erheblich zu verbessern, wobei es dem europäischen Luftraum eine zusätzliche Überwachungsebene, die die bisherige erweitern kann, verschafft;
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 risikobasierte Sicherheitsmaßnahmen für die Passagier- und die Frachtbeförderung anstelle der derzeitigen 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 die Unzufriedenheit der Reisenden auf Flughäfen eindämmt und darüber hinaus das System des Aviation Security Service (AVSEC) und der Stakeholder Advisory Group on Aviation Security (SAGAS) stärkt; fordert die Kommission daher nachdrücklich auf, vor dem Hintergrund der in anderen Regionen erzielten Erfolge eine Durchführbarkeitsstudie anzufertigen, die die Einführung von Systemen zum schnelleren Einchecken („Pre-Check“) und zur schnelleren Abfertigung bei der Einreise („Global Entry“) in Europa zum Gegenstand hat;
27. fordert die beiden Teile der Haushaltsbehörde auf, einen wettbewerbskonformen Haushalt für die EASA aufrechtzuerhalten und dabei den genannten neuen Zuständigkeiten Rechnung zu tragen, damit flexible und wirkungsvolle Instrumente zur Verfügung stehen, mit denen die Hersteller und Fluggesellschaften der EU weltweit im Wettbewerb bestehen können, wobei darauf hinzuweisen ist, dass der Haushalt der EASA zu 70 % von der Industrie finanziert wird;
28. nimmt zur Kenntnis, dass eine Reihe von Legislativdossiers zum Thema „Luftverkehr“ vor dem Rat anhängig ist, und fordert die Kommission daher auf, eine Lösung herbeizuführen, um in dieser Situation Abhilfe zu schaffen;
29. fordert die Kommission auf, die hier aufgeführten Angelegenheiten in ihrem Legislativpaket zum Luftverkehr, das bis Ende 2015 vorzulegen ist, zu behandeln;

o

o o

30. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.
-