EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004 *2009*

Plenarsitzungsdokument

7.3.2007 B6-0077/2007

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

eingereicht im Anschluss an eine Erklärung der Kommission

gemäß Artikel 103 Absatz 2 der Geschäftsordnung

von Saïd El Khadraoui

im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

zum Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits

B6-0077/2007

Entschließung des Europäischen Parlaments zum Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits

Das Europäische Parlament,

– in Kenntnis des Vorschlags für einen Beschluss des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits (KOM(2006)0169),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 17. Januar 2006 zur Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft[1],

– gestützt auf Artikel 103 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,

A. in der Erwägung, dass der Europäische Gerichtshof festgestellt hat, dass verschiedene bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und den USA gegen Grundsätze des EU-Rechts verstoßen und dass ein Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den USA die beste Möglichkeit darstellt, dem EU-Recht umfassend Rechnung zu tragen,

B. in der Erwägung, dass die Luftverkehrsmärkte der EU und der USA zusammengenommen ca. 60 % des weltweiten Flugverkehrs ausmachen und dass ein Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den USA für die Verbraucher auf beiden Seiten des Atlantik von Nutzen ist und weltweit beispielgebend für die weitere Liberalisierung und die Annäherung der Rechtsvorschriften sein kann,

C. in der Erwägung, dass der Rat der Europäischen Union der Auffassung war, dass der im November 2005 fertiggestellte Entwurf des Abkommens keine ausreichende Chancengleichheit bietet, wenn die USA den Luftfahrtunternehmen der EU nicht mehr Möglichkeiten auf Zugang zum inländischen Markt der USA durch Investitionen in und Beteiligungen an US-Luftfahrtunternehmen einräumen,

D. in der Erwägung, dass das Verkehrsministerium der USA daraufhin einen Regelungsvorschlag (Notice of Proposed Rule Making) vorgelegt hat, in dem es seine Definition der Anforderung, dass sich US-Luftfahrtunternehmen unter der „tatsächlichen Kontrolle“ von US-Bürgern befinden müssen, weiter fasste, jedoch im Dezember 2006 beschloss, diesen Vorschlag zurückzuziehen, nachdem zahlreiche Anmerkungen der Öffentlichkeit sowie des US-Kongresses geprüft worden waren,

E. in der Erwägung, dass damit eine neue Situation entstanden ist, weshalb der Text des Entwurfs für das Abkommen vom November 2005 neu bewertet werden muss, und dass

[1] P6_TA(2006)0006.

neue Wege gegangen werden müssen, um zu einem ausgewogenen Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den USA zu gelangen,

F. in der Erwägung, dass bei einem solchen Abkommen die Annäherung der Vorschriften von besonderer Bedeutung ist, vor allem was die Vorschriften zur Sicherheit und Gefahrenabwehr, zur Umwelt und zu den sozialen Rechten der Beschäftigten betrifft,

Allgemeine Grundsätze

1. erkennt an, welche Bedeutung das Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den USA nicht nur für sich genommen, sondern auch als Beispiel für künftige Abkommen hat;

2. fordert die Verhandlungsführer der EU und der USA auf, so bald wie möglich zu einem ausgewogenen Luftverkehrsabkommen zu gelangen;

3. spricht sich für den Abschluss eines ausgewogenen umfassenden Abkommens aus, das alle Aspekte der Marktöffnung und der Annäherung der Rechtsvorschriften umfasst, statt eines abgestuften Ansatzes in Form von Teilabkommen;

4. ist der Ansicht, dass die EU – sollten die USA nicht bereit sein, Elemente vorzulegen, die die Ausgewogenheit des Luftverkehrsabkommens gewährleisten – beschließen könnte, einige der Freiheiten, die amerikanische Fluggesellschaften derzeit in der EU genießen, einzuschränken, um die Gegenseitigkeit auf dem europäisch-amerikanischen Luftverkehrsmarkt wieder in vollem Umfang herzustellen; fordert die Kommission und den Rat auf, den Entwurf des Abkommens vom November 2005 nicht zu unterzeichnen, wenn dieser nicht so geändert wird, dass ein tatsächliches Interessengleichgewicht erreicht wird;

5. fordert die Kommission – sollte ein umfassendes Abkommen nicht möglich sein – auf, einem abgestuften Ansatz nur dann zuzustimmen, wenn auch die nachfolgenden Stufen, die Fristen für deren Abschluss und die Auswirkungen jeglicher diesbezüglichen Misserfolge in dem ersten Abkommen obligatorisch festgelegt werden;

6. fordert die Vereinigten Staaten auf, ihre Haltung zu ihren äußerst restriktiven Regelungen über das Eigentum an und die Kontrolle von US-amerikanischen Luftfahrtgesellschaften durch Ausländer und über Kabotage-Rechte für ausländische Luftfahrtgesellschaften grundsätzlich zu überdenken, da ein ausgewogenes und umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen den USA und der EU wohl unmöglich ist, wenn die USA ihre derzeitige Haltung zu diesen Fragen beibehalten;

Marktöffnung

7. betont, dass ein neues Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den USA einen ausgewogenen Marktzugang vorsehen und auch Fragen der Kabotage, des Niederlassungsrechts, des Eigentums und der De-facto-Kontrolle sowie staatlicher Beihilfen berücksichtigen sollte;

8. spricht sich deshalb für die Einbeziehung der Kabotage in das Abkommen aus, da ein Abkommen, das die Kabotage nicht berücksichtigt, eher den US-

Luftverkehrsunternehmen nützt, die zwischen Orten in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten verkehren können, während EU-Luftverkehrsunternehmen nicht zwischen verschiedenen Orten in den USA verkehren dürfen;

9. fordert die Kommission – sollte die Einbeziehung der Kabotage nicht möglich sein – auf, einen anderen ausgewogenen Ansatz zu finden, vorzugsweise indem EU-Luftverkehrsunternehmen dafür in anderen Bereichen entschädigt werden oder indem die Rechte der US-Luftverkehrsunternehmen in Europa entsprechend beschnitten werden;

10. betont, dass staatliche Beihilfen für Fluggesellschaften den Wettbewerb verzerren können, und fordert beide Seiten auf, möglichst wenig Beihilfen zu gewähren, begrüßt jedoch gleichzeitig Verfahren, in deren Rahmen die Parteien einander informieren und die von der jeweils anderen Seite getroffenen Maßnahmen erörtern können;

Annäherung der Rechtsvorschriften

11. stellt fest, dass die Entwicklung der Annäherung der Rechtsvorschriften nur teilweise in dem Abkommen vom November 2005 behandelt wird und vielmehr zu einem Großteil dem Gemeinsamen Ausschuss überlassen bleibt;

12. stellt ferner fest, dass die Punkte im Abkommen vom November 2005, in denen es um die Annäherung der Rechtsvorschriften geht, vor allem Bestimmungen zur Sicherheit und Gefahrenabwehr betreffen und nur in sehr geringem Maße ökologische und soziale Aspekte;

Sicherheit und Gefahrenabwehr

13. begrüßt die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der EU und der USA im Bereich der Flugsicherheit, sowohl auf EU-Ebene und – in den USA – auf föderaler Ebene als auch auf der Ebene der EU-Mitgliedstaaten und US-Bundesstaaten;

14. verweist auf die Bedeutung der Schwarzen Liste unsicherer Fluggesellschaften, die die EU herausgegeben hat, sowie des US-Systems zur Kontrolle der Standards, nach denen Fluggesellschaften arbeiten, und fordert beide Seiten auf, diesbezügliche Informationen auszutauschen;

15. verweist auf die Bedeutung von Sicherheitsmaßnahmen für die Luftfahrt, warnt jedoch vor übertriebenen oder unkoordinierten Maßnahmen, die nicht auf einer ordnungsgemäßen Risikobewertung beruhen; drängt in diesem Zusammenhang darauf, dass die vor kurzem eingeführten strengeren Kontrollen betreffend Flüssigkeiten, Medikamente in flüssiger Form und ähnliche Substanzen, die mit an Bord genommen werden dürfen, aufgehoben werden, es sei denn, aus den bisherigen Erfahrungen geht hervor, dass ein tatsächlicher Gewinn an Sicherheit bzw. an echtem Mehrwert erzielt werden konnte;

16. fordert die Kommission auf, bei ihren Verhandlungen mit den USA die Effizienz der seit 2001 in Kraft befindlichen zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen einer Überprüfung zu unterziehen, um Überschneidungen und Schwachstellen in der Sicherheitskette zu beseitigen;

17. betont, dass die Privatsphäre der Bürger der EU und der USA respektiert werden sollte, wenn Fluggastdaten zwischen der EU und den USA ausgetauscht werden, wie in den Entschließungen des Parlaments vom 13. März 2003[1] und vom 7. September 2006[2] gefordert; hebt in diesem Zusammenhang hervor, dass dringend weltweite Standards für Datenschutz und Privatsphäre erlassen werden müssen;

18. spricht sich für das Konzept der einmaligen Sicherheitskontrolle aus, wonach Fluggäste und Gepäck nur am Beginn der Reise und nicht erneut bei jedem Transfer kontrolliert werden;

19. weist die Verhandlungsführer darauf hin, dass ein etwaiges Scheitern der Verhandlungen die künftigen Kooperationsabkommen zwischen EASA und FAA im Sicherheitsbereich nicht verzögern sollte;

Umwelt

20. räumt ein, dass der Flugverkehr verschiedene negative Auswirkungen auf die Umwelt hat, vor allem indem er Lärm verursacht und, ebenso wie andere Verkehrsträger, erheblich zum Klimawandel beiträgt, und dass sich diese Folgen mit der Zunahme des Flugverkehrs verstärken werden;

21. stellt fest, dass in Artikel 14 des Abkommens vom November 2005 vor allem hervorgehoben wird, dass Umweltmaßnahmen möglicherweise nachteilige Auswirkungen haben und dass diese abgeschwächt werden müssen, statt zu betonen, dass ökologische Maßnahmen im Luftverkehr erforderlich sind;

22. betont deshalb, dass sowohl die EU als auch die USA effiziente Maßnahmen ergreifen müssen, um die negativen ökologischen Folgen des Flugverkehrs zu reduzieren, wobei kein ordnungspolitisches, finanzielles oder anderes Instrument zur Erreichung dieses Ziels von Vornherein ausgeschlossen werden sollte;

23. begrüßt den Vorschlag der Kommission, den Luftverkehr in das europäische System des Emissionshandels einzubeziehen, damit die Auswirkungen des Flugverkehrs auf den Klimawandel reduziert werden können; weist darauf hin, dass zu einem frühen Zeitpunkt Gespräche mit den USA geführt werden müssen, damit der transatlantische Flugverkehr spätestens 2012 im europäischen System des Emissionshandels berücksichtigt wird und der Luftverkehr somit in den festgelegten Zeitrahmen mit aufgenommen werden kann;

24. fordert beide Seiten auf, bewährte Verfahren zur Lärmbekämpfung auszutauschen, wobei den unterschiedlichen lokalen Bedingungen Rechnung zu tragen ist;

Sozialpolitik

25. fordert die Interessengruppen im Luftverkehr in den USA und der EU auf, in einen kontinuierlichen Dialog über soziale Standards einzutreten, um das gegenseitige Verständnis zu fördern und Chancengleichheit sowie gleichzeitig hohe soziale Standards

[1] P5_TA(2003)0097.
[2] P6_TA(2006)0354.

anzustreben;

26. fordert die Kommission auf, sich dafür einzusetzen, dass Verweise auf die einschlägigen internationalen Vorschriften zu sozialen Rechten in das Abkommen aufgenommen werden, insbesondere die Arbeitsnormen, die in den grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO 1930-1999), den Leitlinien der OECD für multinationale Unternehmen (1976, geändert 2000) und dem Übereinkommen von Rom über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (1980) niedergelegt sind;

27. fordert nachdrücklich, dass die Sozialvorschriften der EU auf die Beschäftigten angewandt werden, die in EU-Mitgliedstaaten eingestellt wurden und/oder dort arbeiten, insbesondere die Vorschriften der Richtlinien über die Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer (2002/14/EG, 98/59/EG und 80/987/EG), der Richtlinie über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt (2000/79/EG) und der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (96/71/EG);

Verhandlungsführung

28. fordert die Kommission auf, vor den und während der Verhandlungen für die umfassende Information und Konsultation des Europäischen Parlaments und aller einschlägig Betroffenen zu sorgen;

29. begrüßt den Vorschlag, regelmäßige Treffen zwischen den Mitgliedern des Europäischen Parlaments und des US-Kongresses zur Erörterung aller im Zusammenhang mit dem Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den USA wichtigen Fragen abzuhalten;

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