



ANGENOMMENE TEXTE

P8_TA(2017)0054

Luftfahrtstrategie für Europa

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. Februar 2017 zur Luftfahrtstrategie für Europa (2016/2062(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 7. Dezember 2015 mit dem Titel „Eine Luftfahrtstrategie für Europa“ (COM(2015)0598),
- unter Hinweis auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben b und g, Artikel 16 und die Titel VI und X,
- unter Hinweis auf das Protokoll Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 14. Juli 2016 zu einer Luftfahrtstrategie für Europa¹,
- unter Hinweis auf den Beschluss 2012/21/EU der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind²,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“³,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union⁴,
- unter Hinweis auf den Entwurf einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen

¹ EWSA, AC TEN/581.

² ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3.

³ ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3.

⁴ ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1.

- von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV¹,
- unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung der Kommission vom 7. Dezember 2015 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2015)0613),
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen der hochrangigen Konferenz zum Thema „Eine Sozialagenda für den Verkehr“, die am 4. Juni 2015 in Brüssel stattfand²,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 4. Februar 2016 zu der besonderen Situation von Inseln³,
 - unter Hinweis auf die Ergebnisse der 39. Tagung der Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) von 2016,
 - unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. November 2015 zum Luftverkehr⁴,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 29. Oktober 2015 zu der auf der Weltfunkkonferenz, die vom 2. bis 27. November 2015 (WRC-15) in Genf stattfand, erfolgten Zuweisung des zur Unterstützung der künftigen Entwicklung einer satellitengestützten Technologie zur Einführung weltweit einsetzbarer Flugwegverfolgungssysteme erforderlichen Frequenzbands⁵,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 7. Juni 2011 zu dem internationalen Luftverkehrsabkommen im Rahmen des Vertrags von Lissabon⁶,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 25. April 2007 zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums⁷,
 - 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)⁸,
 - 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 Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze,

¹ ABl. C 382 vom 15.10.2016, S. 1.

² https://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport_en

³ Angenommene Texte, P8_TA(2016)0049.

⁴ Angenommene Texte, P8_TA(2015)0394.

⁵ Angenommene Texte, P8_TA(2015)0392.

⁶ ABl. C 380 E vom 11.12.2012, S. 5.

⁷ ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 658.

⁸ Angenommene Texte, P7_TA(2014)0220.

Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste¹,

- unter Hinweis auf seinen am 5. Februar 2014 in erster Lesung festgelegten Standpunkt zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr²,
 - unter Hinweis auf seinen am 12. Dezember 2012 in erster Lesung festgelegten Standpunkt zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union (Neufassung)³,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 29. Oktober 2015 zum sicheren Einsatz ferngesteuerter Flugsysteme (RPAS), gemeinhin bekannt als unbemannte Luftfahrzeuge (UAV), im Bereich der zivilen Luftfahrt⁴,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2. Juli 2013 zur Luftfahrtaußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen⁵,
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des europäischen Luftfahrtgipfels vom 20. bis 21. Januar 2016 auf dem Flughafen Schiphol (Niederlande)⁶,
 - unter Hinweis auf das Abkommen von Chicago vom 7. Dezember 1944,
 - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie die Stellungnahmen des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten, des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A8-0021/2017),
- A. in der Erwägung, dass die EU-Verkehrspolitik den Interessen der Bürger und Unternehmen Europas dienen soll, indem sie für eine bessere Anbindung, die höchsten Sicherheits- und Schutzniveaus und barrierefreie Märkte sorgt;
- B. in der Erwägung, dass strenge Sicherheitsstandards auch weiterhin eine zentrale Zielsetzung beim Streben nach Wettbewerbsfähigkeit im Luftverkehr bleiben sollten;
- C. in der Erwägung, dass der Luftverkehrsbinnenmarkt der EU das erfolgreichste Beispiel für eine regionale Liberalisierung des Luftverkehrs ist und stark dazu beigetragen hat, dass ein beispielloses Angebot an Flugverbindungen mit besseren Reisemöglichkeiten zu niedrigeren Preisen innerhalb und außerhalb Europas entstanden ist; in der

¹ Angenommene Texte, P7_TA(2014)0221.

² Angenommene Texte, P7_TA(2014)0092.

³ ABl. C 434 vom 23.12.2015, S. 217.

⁴ Angenommene Texte, P8_TA(2015)0390.

⁵ ABl. C 75 vom 26.2.2016, S. 2.

⁶ <http://deutsch.eu2016.nl/dokumente/rapporten/2016/01/20/report-aviation-summit-2016>

Erwägung, dass der Luftfahrtsektor einen wesentlichen Teil des europäischen Verkehrsnetzes bildet und unerlässlich ist, um die Anbindung und den territorialen Zusammenhalt innerhalb der EU und weltweit sicherzustellen; in der Erwägung, dass für Gebiete in äußerster Randlage aufgrund ihrer abgeschiedenen und isolierten Lage im Gegensatz zu zentraler gelegenen und gut integrierten Regionen keine Alternative zum Luftverkehr besteht; in der Erwägung, dass eine Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Mitgliedstaaten durch eine Verbesserung ihrer Luftverkehrsverbindungen nicht nur zu einem quantitativen Ausbau der Flugverbindungen führen, sondern auch Flugverbindungen schaffen sollte, die hinsichtlich ihrer Frequenz und Reichweite sowie der Zweckmäßigkeit des Flugplans den Ansprüchen der Kunden gerecht werden;

- D. in der Erwägung, dass der Luftfahrtsektor ein treibender Motor mit einem Multiplikatoreffekt für Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen ist, eine wichtige Säule der EU-Wirtschaft bildet und Innovationen, Handel und die Qualität der Arbeitsplätze fördert, was den Bürgern erhebliche unmittelbare und mittelbare Vorteile bringt; in der Erwägung, dass eine Zunahme des Flugverkehrs und die Verfügbarkeit und Vielfalt von Flugverbindungen das wirtschaftliche Wachstum fördern, woraus deutlich wird, dass die Luftfahrt ein Katalysator für die Wirtschaftsentwicklung ist; in der Erwägung, dass auch die regionalen und örtlichen Flughäfen für die Entwicklung der Regionen eine wichtige Rolle spielen, indem sie ihre Wettbewerbsfähigkeit stärken und den Zugang zum Fremdenverkehr erleichtern;
- E. in der Erwägung, dass von der Luftfahrt, den Flughäfen und der damit verknüpften luftfahrttechnischen Industrie unionsweit direkt (1,9 Millionen) und indirekt (2,8 Millionen) insgesamt 4,7 Millionen Arbeitsplätze abhängen; in der Erwägung, dass weitere 917 000 Arbeitsplätze in der Weltwirtschaft von der europäischen Luftfahrt abhängen; in der Erwägung, dass es aufgrund des mobilen und transnationalen Charakters der Luftfahrt schwierig ist, Sozialmissbrauch und die Umgehung von Arbeitsnormen zu erkennen, und dass die Probleme daher unmöglich allein auf nationaler Ebene gelöst werden können; in der Erwägung, dass sich die Arbeitsbedingungen in der Luftfahrt aktuellen Erkenntnissen der IAO zufolge verschlechtern; in der Erwägung, dass eine gewisse Vertragsvielfalt ein Mittel für mehr Flexibilität sein kann, aber auch dafür missbraucht werden kann, sich nach den günstigsten Bestimmungen „umzusehen“, um die Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen zu umgehen;
- F. in der Erwägung, dass die mangelhafte Umsetzung der europäischen Rechtsvorschriften und der fehlende politische Wille im Rat verhindern, dass der Luftfahrtsektor sein vollständiges Potenzial entfaltet, seine Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen und höhere Kosten zu Lasten der Unternehmen, Fluggäste und der Wirtschaft verursachen;
- G. in der Erwägung, dass der Erfolg einer Strategie in einem technologie-, forschungs- und innovationsbasierten Sektor, für den große Investitionen und eine ausgebaute Infrastruktur erforderlich sind, davon abhängt, dass eine langfristige Vision mit angemessen geplanten Investitionen verabschiedet wird und dass alle Verkehrsträger in vollem Umfang berücksichtigt werden;
- H. in der Erwägung, dass dem Luftverkehr bei der Verwirklichung der Klimaschutzziele der EU eine herausragende Bedeutung zukommt, indem Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen getroffen werden;

- I. in der Erwägung, dass in den Bestimmungen für den einheitlichen europäischen Luftraum zwar die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke (FAB) vorgesehen ist, sich die Verwirklichung dieser FAB aber bisher stark verzögert; in der Erwägung, dass die Kommission die durch hier ausbleibende Fortschritte bedingten Verluste mit etwa 5 Mrd. Euro/Jahr beziffert;
- J. in der Erwägung, dass die Sicherheit zu den Problemen gehört, von denen die Luftfahrt unmittelbar betroffen ist;
1. begrüßt die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine Luftfahrtstrategie für Europa“ und ihre Bemühungen, Möglichkeiten zur Förderung des Sektors zu identifizieren, indem neue Marktchancen ermittelt und Barrieren beseitigt werden, und dass ihre Vorschläge neuen Herausforderungen entsprechen und ihnen auf der Grundlage einer gemeinsamen europäischen Zielvorstellung vorausschauend begegnen, indem moderne Regelungsrahmen entwickelt werden; ist der Auffassung, dass auf längere Sicht weiterhin ein ganzheitlicher und ehrgeizigerer Ansatz verfolgt werden sollte, um die notwendigen Impulse für eine nachhaltige und wettbewerbsfähige europäische Luftverkehrsbranche zu geben;
 2. vertritt die Auffassung, dass die Sicherheit ein Leitgrundsatz der europäischen Luftverkehrsstrategie ist und fortwährend verbessert werden muss; begrüßt die Überarbeitung der EASA-Grundverordnung (EG) Nr. 216/2008, die darauf abzielt, im Luftverkehr ein Höchstmaß an Sicherheit zu erreichen; fordert die Kommission und den Rat in diesem Zusammenhang auf, für die EASA ausreichende Mittel und genug Personal bereitzustellen, damit für hohe Sicherheitsstandards gesorgt ist und die Rolle der EASA im internationalen Kontext gestärkt wird;
 3. fordert den Rat und die Mitgliedstaaten mit Nachdruck auf, endlich zügig Fortschritte bei anderen wichtigen Dossiers wie der Neufassung der Verordnung über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (SES2+) und die Überarbeitung der Zeitnischenverordnung und der Verordnung über Fluggastrechte zu erreichen, die gegenwärtig blockiert sind; fordert die Kommission auf, laufende Initiativen zu überdenken und tragfähige Alternativen vorzuschlagen, um Mängel im Luftfahrtsektor zu beseitigen, die aus der verspäteten und unvollständigen Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften wie der über den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky – SES) resultieren; hebt hervor, dass die Veröffentlichung von Leitlinien zwar hilfreich ist, dass sie aber, wenn für rechtliche Klarheit und Rechtssicherheit gesorgt werden soll, eine ordnungsgemäße Überarbeitung geltender Rechtsvorschriften nicht ersetzen kann;
 4. betont, dass mit den im Rat blockierten Dossiers für bessere Rechtssicherheit und einen gestärkten Rahmen für den Schutz der Fluggastrechte in der EU, eine effizientere und rationellere Nutzung des Luftraums in der EU und für verbesserte Vorschriften für die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums gesorgt werden soll, wobei es sich sämtlich um grundlegende Faktoren für die Umsetzung der Luftfahrtstrategie handelt; ersucht den Rat, Schritte einzuleiten, um die Verhandlungen zu diesen Dossiers voranzubringen;

Internationale Dimension der Luftfahrtstrategie

5. begrüßt den Vorschlag der Kommission, die Verordnung (EG) Nr. 868/2004

dahingehend zu überarbeiten, dass unlauteren Praktiken wie zum Beispiel inakzeptablen staatlichen Beihilfen begegnet wird, die weder angemessen noch wirksam sind, damit die größten Probleme im Zusammenhang mit mutmaßlichen Wettbewerbsverzerrungen gemäß den EU-Vorschriften aufgeklärt werden; hebt jedoch hervor, dass weder eine inakzeptable Tendenz hin zum Protektionismus noch Maßnahmen zur Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs allein die Gewähr für einen wettbewerbsfähigen EU-Luftfahrtsektor bieten;

6. ist der Auffassung, dass der europäische Luftfahrtsektor zwar durch neue Wettbewerber, von denen viele den Luftverkehr als strategisches Instrument für die internationale Entwicklung genutzt haben, zunehmend unter Druck gesetzt wird, jedoch seinen Platz im globalen Wettbewerb finden kann, wenn er seine Vorteile, beispielsweise hohe Sicherheitsstandards, die Rolle der EASA, die geographische Positionierung, eine innovative Branche sowie soziale und ökologische Zielsetzungen, weiter ausbaut und entwickelt; ist der festen Überzeugung, dass der faire Wettbewerb mit Drittländern als Chance für die Weiterentwicklung eines innovativen europäischen Luftverkehrsmodells erachtet werden sollte, mit dem auf klare und wettbewerbliche Weise auf die Besonderheiten der Mitbewerber am Markt reagiert werden kann;
7. ist der Ansicht, dass die Möglichkeit, ausländische Investitionen anzuziehen, wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luftfahrtunternehmen ist und nicht eingeschränkt werden sollte; begrüßt daher die Absicht der Kommission, Leitlinien herauszugeben, durch die Klarheit hinsichtlich der Bestimmungen für Eigentum und Kontrolle in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 geschaffen wird, insbesondere hinsichtlich der Kriterien für eine wirksame Kontrolle, damit die Wirksamkeit dieser Bestimmungen sichergestellt wird;
8. begrüßt die Initiative, mit Drittländern, deren Märkte sich schnell entwickeln oder von strategischer Bedeutung sind (China, Japan, ASEAN, Türkei, Qatar, VAE, Armenien, Mexiko, Bahrain, Kuwait, Oman und Saudi-Arabien), auf EU-Ebene Luftverkehrsabkommen und bilaterale Abkommen über die Flugsicherheit auszuhandeln, und spricht sich für unverzügliche und konstruktive Verhandlungen aus; weist erneut darauf hin, dass neue Abkommen von sämtlichen Parteien korrekt um- und durchgesetzt werden sollten und eine auf internationalen Normen (ICAO, ILO) basierende Klausel über fairen Wettbewerb enthalten müssen; fordert die Kommission und den Rat auf, das Europäische Parlament in Übereinstimmung mit Artikel 218 AEUV in allen Phasen der Verhandlungen umfassend einzubeziehen;
9. fordert die Kommission auf, das Aushandeln von Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten von deren Einhaltung von hohen Sicherheitsstandards, angemessenen Arbeits- und Sozialstandards und der Teilnahme am marktbasierten Klimaschutzinstrument für die Emissionen des Luftverkehrs abhängig zu machen und innerhalb der Luftverkehrsabkommen für gleiche Marktzugänge, gleiche Bedingungen bei den Besitzverhältnissen und gleiche Wettbewerbsbedingungen, die auf Gegenseitigkeit basieren, zu sorgen;
10. fordert die Kommission auf, die laufenden Verhandlungen zügig abzuschließen und in der Zukunft neue Gespräche über den Luftverkehr mit anderen im Luftverkehr strategisch wichtigen Partnern aufzunehmen; betont, dass Luftverkehrsabkommen auch zur Förderung des technischen Fortschritts und zur Umsetzung und Stärkung anderer Bereiche der EU-Politik wie beispielsweise der Nachbarschaftspolitik beitragen;

Konsolidierung des EU-Luftverkehrsbinnenmarkts

11. weist darauf hin, dass der Luftraum ebenfalls Teil des EU-Binnenmarkts ist und dass jede durch seine ineffiziente Nutzung und durch unterschiedliche nationale Vorgehensweisen (z. B. operationelle Verfahren, Steuern, Abgaben usw.) bedingte Fragmentierung neben Beeinträchtigungen des übrigen Marktes und der Wettbewerbsfähigkeit der EU auch zu verlängerten Flugzeiten, Verspätungen, zusätzlichem Kraftstoffverbrauch und höheren CO₂-Emissionen führt;
12. weist darauf hin, dass in Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 unbeschadet der Souveränität der Mitgliedstaaten in ihrem Luftraum auch die Einrichtung eines Europäischen Fluginformationsgebiets für den oberen Luftraum (EUIR) vorgesehen ist, und fordert die Kommission auf, dieses Konzept umzusetzen, da es dazu beitragen wird, regionale Engpässe zu überwinden, und im Falle unvorhergesehener Umstände oder bei Störungen des Flugverkehrs die Kontinuität des Flugverkehrs in den Bereichen des Luftraums mit der höchsten Verkehrsdichte ermöglichen wird; ist der Auffassung, dass das EUIR ermöglichen wird, schrittweise einen Transeuropäischen Luftverkehrsweg einzurichten, womit ein weiterer Schritt hin zur Vervollständigung des einheitlichen europäischen Luftraums vollzogen und eine kosteneffiziente Art der Verwaltung des Luftraums in der EU erreicht würde; begrüßt die im Bereich des Flugverkehrsmanagements bereits erzielten Fortschritte, die darauf abzielen, die Effizienz zu erhöhen und Kosten und Emissionen zu senken, und insbesondere auf die Tätigkeit des Netzmanagers zurückzuführen sind, und fordert die Mitgliedstaaten auf, die FAB ohne weitere Verzögerungen einzurichten, um weitere Fortschritte bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums zu ermöglichen;
13. ist der festen Überzeugung, dass der Luftfahrtsektor in vollem Umfang von europäischen Satellitentechnologien wie EGNOS und Galileo profitieren sollte, weil mit diesen Technologien sowohl Navigation und Anflugmanöver sicherer und effizienter werden als auch der vollständige Einsatz des Projekts zur Flugsicherungsforschung für den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky ATM Research – SESAR) ermöglicht wird; fordert aus diesem Grund nachdrücklich, dass diese Technologien umfassend zum Einsatz kommen; weist darauf hin, dass zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Durchführung von SESAR und zum Erreichen einer globalen Interoperabilität über die Mittel der Fazilität „Connecting Europe“ hinaus gesonderte und umfassende eigene Mittel für die Umsetzung dieses Projekts bereitgestellt werden sollten;
14. nimmt zur Kenntnis, dass das Luftverkehrsaufkommen gegenwärtig erheblich ist und für die kommenden Jahre eine weitere Zunahme prognostiziert wird und dass bei den europäischen Flughäfen im Hinblick darauf, dass im Jahr 2035 etwa 2 Millionen Flüge abzufertigen sein werden, Kapazitätsengpässe bestehen; betont, dass die Flughafenkapazitäten und der Luftraum koordiniert und effizient genutzt werden müssen, um Überlastungserscheinungen zu verringern;
15. hebt hervor, dass die Luftfahrt von entscheidender Bedeutung für das Wachstum, die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Entwicklung der Fremdenverkehrsbranche ist; hebt hervor, dass die kleinen Flughäfen und die Regionalflughäfen für die Förderung von territorialem Zusammenhalt, sozialer Inklusion und Wirtschaftswachstum eine zentrale Rolle spielen, insbesondere für die Regionen in äußerster Randlage und für Inseln; weist darauf hin, dass eine strategische Planung des europäischen

Flughafensystems erforderlich ist, sodass aktuelle Kapazitäten, die prognostizierte Nachfrage, aktuelle Engpässe und der künftige Infrastrukturbedarf auf europäischer Ebene ermittelt werden können und der Zugang der EU-Bürger zu Luftverkehrsdiensten aufrechterhalten werden kann;

16. erkennt an, dass in der EU Verbindungsstrecken in erheblichem Umfang fehlen, was sich insbesondere in der geringeren Zahl von Flugverbindungen in bestimmten Teilen der Union zeigt, und dass die regionale Anbindung – auch in geographischen Gebieten ohne Anschluss an die TEN-V-Netze – wichtig ist; legt der Kommission nahe, das Flugverbindungsnetz innerhalb der Union weiterhin zu beobachten und zu verbessern;
17. ist der Auffassung, dass viele der erheblichen Beeinträchtigungen des Wachstums, sowohl in der Luft als auch am Boden (z. B. knappe Kapazitäten, Unterauslastung und Überlastung von Infrastruktur, unterschiedliche Flugsicherungsdienste oder beschränkte Investitionen), und die Lücken bei den Flugverbindungen zwischen verschiedenen Regionen der EU überwunden werden können, indem die Vernetzung auf allen Ebenen (national, europäisch und international) als ein Hauptindikator bei der Bewertung und Planung von Maßnahmen im Sektor angewendet wird;
18. ist der Auffassung, dass die Anbindung nicht nur auf die Anzahl, Häufigkeit und Qualität von Luftverkehrsdiensten begrenzt sein sollte, sondern auch innerhalb eines integrierten modernen Verkehrsnetzes bewertet und um andere Kriterien wie Flugdauer, territoriale Kontinuität, stärkere Netzintegration, Zugänglichkeit, Verfügbarkeit von alternativen Beförderungsmöglichkeiten, Bezahlbarkeit und Umweltkosten erweitert werden sollte, um den tatsächlichen Mehrwert einer Route widerzuspiegeln; fordert die Kommission aus diesem Grund auf, die Möglichkeit der Einführung eines EU-Indikators abzuwägen, der auf anderen vorhandenen Indizes und Vorarbeiten von Eurocontrol und der Flughafenbeobachtungsstelle basiert;
19. ist der Auffassung, dass bei einem solchen Anbindungsindex, der auch eine positive Kosten-Nutzen-Analyse einschließt, die Flugverbindungen in einem weiteren Kontext betrachtet werden sollten, und dass die Zielsetzung der EU, den territorialen Zusammenhalt – mit den geplanten Auslegungsleitlinien zu den für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen geltenden Vorschriften – zu stärken, dadurch nicht gefährdet werden darf; ist der Auffassung, dass ein solcher Anbindungsindex der allgemeinen strategischen Planung dienlich sein kann, indem wirtschaftlich rentable Chancen von unrentablen Projekten unterschieden werden, damit keine Steuergelder verschwendet werden, sodass beispielsweise die gewinnbringende Spezialisierung von Flughäfen, einschließlich Clustern oder Netzen von Flughäfen, begünstigt und die Entstehung von Geisterflughäfen verhindert wird, die effiziente Nutzung von Flughafenkapazitäten und Luftraum sichergestellt wird und intermodale, kosteneffiziente und nachhaltige Lösungen ermittelt werden;
20. ist der Auffassung, dass die Vorteile der Komplementarität zwischen allen Verkehrsträgern ohne Ausnahme erschlossen werden sollten, um die Mobilität zu verbessern und im Interesse der Kunden sowohl im Personen- als auch im Frachtverkehr ein robustes Verkehrsnetz zu schaffen; weist darauf hin, dass Intermodalität durch das Ermöglichen eines Verkehrsträgerwechsels der einzige Weg ist, die dynamische und nachhaltige Entwicklung eines wettbewerbsfähigen EU-Luftfahrtsektors sicherzustellen; betont, dass Intermodalität eine effizientere Nutzung der Infrastruktur ermöglicht, da die Einzugsbereiche der Flughäfen erweitert und

berücksichtigt werden und Überschneidungen in diesem Bereich verhindert werden, wodurch Zeiträumen frei werden und zur Schaffung von günstigen Bedingungen für den Handel, den Tourismus und den Frachtbetrieb beigetragen wird; erkennt die in diesem Bereich durch die Integration der Bahn- und Luftverkehrsinfrastruktur erzielten Erfolge an und regt an, in dieser Hinsicht weitere Fortschritte anzustreben;

21. bekräftigt, dass die TEN-V-Korridore für die Entwicklung multimodaler Optionen, bei denen Flughäfen wesentliche Drehkreuze bilden, unerlässlich sind; bedauert die Fragmentierung von multimodalen Initiativen in Europa und ihre begrenzte Anzahl; betont, dass schnelle, effiziente und kundenfreundliche Verbindungen zwischen den öffentlichen Verkehrsnetzen und der Flughafeninfrastruktur erforderlich sind; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dem Ziel der Multimodalität innerhalb der TEN-V-Korridore eine höhere Priorität einzuräumen und Engpässe zu beseitigen; fordert die Kommission auf, ihren Vorschlag für einen multimodalen und interoperablen Verkehrsansatz mit einem vollständig integrierten Luftfahrtsektor vorzulegen, und fordert die Mitgliedstaaten auf, die ihnen zur Verfügung stehenden Finanzinstrumente besser für die Förderung intermodaler Verbindungen zu nutzen;
22. ist der Ansicht, dass der intermodale Verkehr in Europa attraktiver gemacht werden sollte, indem sämtlichen Personen, einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität, barrierefreie Lösungen, Echtzeitinformationen und integrierte Dienste (z. B. integrierte Fahr- und Flugscheinsysteme) angeboten werden; weist darauf hin, dass durch EU-finanzierte Projekte nachgewiesen wurde, dass es technisch durchführbar ist, multimodale Informations- sowie Fahr- und Flugscheinsysteme zu entwickeln; fordert die Kommission deshalb auf, ihre Bereitstellung für die Fahr- und Fluggäste in der gesamten EU zu fördern;
23. ist der Auffassung, dass sich Verkehrsunternehmen und Dienstleister bei der Suche nach intermodalen und multimodalen Lösungen beteiligen werden, wenn mittels eines EU-Rechtsrahmens Klarheit und Rechtssicherheit im Hinblick auf Fluggastrechte, Haftung, Verspätungen und Stornierungen, Sicherheitsüberprüfungen, offene Daten und Standards für die gemeinsame Datennutzung geschaffen werden; fordert die Kommission auf, in dieser Hinsicht tätig zu werden;
24. weist darauf hin, dass sowohl die öffentliche als auch die private Finanzierung im Luftverkehr eine wesentliche Rolle einnehmen, wenn es gilt, den territorialen Zusammenhalt sicherzustellen, Innovationen zu fördern und die Führungsrolle der Luftverkehrsbranche in Europa aufrechtzuerhalten bzw. zurückzugewinnen; weist darauf hin, dass die Leitlinien für staatliche Beihilfen und das Wettbewerbsrecht der EU bei allen Finanzierungsaktivitäten zu beachten sind; betont, dass bei der Gewährung staatlicher Beihilfen darauf geachtet werden muss, dass die getätigten Investitionen kosteneffizient und zweckmäßig sind;
25. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Einklang mit den von der Kommission herausgegebenen „Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“ und der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV weiterhin eine langfristige Strategie zu verfolgen, um einerseits die übergroße Zahl an unrentablen Flughäfen in Regionen zu senken, in denen andere Verkehrsträger zur Verfügung stehen, und andererseits den Beitrag kleinerer Flughäfen zur Entwicklung, Wettbewerbsfähigkeit und Integration von Regionen innerhalb der EU zu erhöhen;

26. weist darauf hin, wie wichtig ein günstiger Regelungsrahmen für Flughäfen ist, damit private Investitionen angezogen und mobilisiert werden; ist der Ansicht, dass sich im Zuge der Bewertung der Richtlinie über Flughafenentgelte durch die Kommission in Verbindung mit einer tatsächlichen Konsultation der Fluggesellschaften/Flughäfen auch abzeichnen sollte, ob die geltenden Bestimmungen eine wirksame Handhabe bieten, wenn es darum geht, den Wettbewerb vor einem drohenden Missbrauch einer Monopolstellung zu schützen und die Interessen der europäischen Verbraucher und den Wettbewerb zu fördern, oder ob diese Bestimmungen reformiert werden müssen; erkennt an, dass nicht aus der Luftfahrt stammende Einnahmen einen Beitrag zur Rentabilität von Flughäfen leisten;
27. weist darauf hin, dass die Kommission in ihrer im Dezember 2015 veröffentlichten Luftfahrtstrategie eine Überprüfung der Richtlinie 96/67/EG des Rates zu Bodenabfertigungsdiensten auf den Flughäfen der EU angekündigt hat; spricht sich dafür aus, dass auch die Bodenabfertigung in den Aufgabenbereich der EASA fallen sollte, damit die gesamte Sicherheitskette im Luftverkehr abgedeckt ist;

Luftfahrtstrategie: Zukunftsperspektive

28. ist der Auffassung, dass die gesamte Wertschöpfungskette in der Luftfahrt zu einem strategischen Bereich für Investitionen werden kann, die es weiterhin zu nutzen gilt, indem langfristige Ziele festgelegt und Anreize für intelligente Initiativen geschaffen werden, die diese Ziele – z. B. umweltfreundlichere Flughäfen bzw. Flugzeuge, Lärmreduzierung, Anbindung von Flughafengebäuden an den öffentlichen Nahverkehr – erfüllen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, weitere Maßnahmen zu prüfen, um solche Initiativen zu fördern, auch durch die wirksame Nutzung des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSD), und Programme wie Clean Sky und SESAR auch weiterhin zu fördern und finanziell zu unterstützen; hebt hervor, dass die Luftfahrtindustrie wesentlich zur Wettbewerbsfähigkeit im EU-Luftfahrtsektor beiträgt, da sie im Hinblick auf die Förderung sauberer Technologien und den Einsatz von SESAR große Unterstützung leistet;
29. nimmt die durch den Luftfahrtsektor verursachten CO₂-Emissionen zur Kenntnis; hebt das breite Spektrum der Maßnahmen hervor, die bereits ergriffen wurden oder noch ergriffen werden müssen, um sowohl auf technischem Wege, durch die Entwicklung alternativer Brennstoffe sowie effizienterer Flugzeuge, als auch auf politischem Wege, durch Erfüllung der internationalen Vereinbarungen, eine Senkung der CO₂- und der Treibhausgasemissionen zu erreichen; begrüßt das Abkommen zur Annahme eines globalen marktbasierenden Mechanismus zur Reduzierung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr, das bei der 39. Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) am 6. Oktober 2016 erzielt wurde, und die von 65 Staaten eingegangene Verpflichtung, bis 2027 an einer freiwilligen Phase teilzunehmen, was bedeutet, dass mit dem Programm bis 2035 etwa 80 % der Emissionen über dem Niveau von 2020 kompensiert werden; weist darauf hin, dass die im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems (EHS) gewährte Ausnahmeregelung für Emissionen, die infolge von Flugverbindungen von oder zu einem Flughafen verursacht werden, der sich in einem Gebiet in äußerster Randlage gemäß Artikel 349 AEUV befindet, über den 31. Dezember 2016 hinaus aufrechterhalten werden sollte; begrüßt die Absicht der Kommission, die EU-Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen aus dem Luftverkehr vor dem Hintergrund dieses Abkommens zu überprüfen;

30. spricht sich auch angesichts des Pakets zur Kreislaufwirtschaft der Kommission für eine Förderung weiterer Initiativen zur Stärkung der ökologischen Kapazitäten und der Reduzierung von Emissionen und Lärm aufgrund der Betriebsaktivitäten aus, die ausgehend von, für und in Flughäfen ausgeführt werden, beispielsweise durch die Einführung erneuerbarer Kraftstoffe (wie Biokraftstoffe), die Entwicklung effizienter Systeme für die umweltfreundliche zertifizierte Wiederverwertung, Zerlegung und Wiederverwendung von Flugzeugen, die Vergabe von Umweltzeichen wie „umweltfreundlicher Flughafen“ und „umweltfreundliche Verkehrsanbindung zum Flughafen“ oder besonders effiziente Logistikkösungen;
31. fordert, dass die besten Verfahren zur Senkung von Emissionen in dem Sektor gesammelt und verbreitet werden, weil hohe Umweltstandards gewahrt und im Laufe der Zeit weiter verbessert werden müssen, damit der Ausbau des Luftverkehrs auf nachhaltige Weise erfolgt;
32. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die seit Juni 2016 geltenden neuen Verfahren zu überwachen, die darauf ausgerichtet sind, die Belastung durch Lärm und ultrafeine Partikel aus Abgasemissionen von in der Nähe von Städten und Ballungsgebieten startenden Flugzeugen zu senken, und so die Lebens- und vor allem die Luftqualität verbessern sollen;
33. erkennt an, dass für Sicherheitsmaßnahmen erhebliche finanzielle Mittel aufgewendet werden; betont, dass die Herausforderungen im Sicherheitsbereich, einschließlich der Cybersicherheit, denen der Luftfahrtsektor gegenübersteht, in Zukunft wachsen werden und somit einen sofortigen Wechsel zu einem verstärkt risiko- und informationsbasierten Sicherheitssystem erforderlich machen, durch das die Sicherheit in den Flughafeneinrichtungen verbessert und eine Anpassung an die sich verändernden Bedrohungen ermöglicht wird, sodass nicht ständig mit neuen Maßnahmen reagiert werden muss oder das Risiko ohne Reduzierung lediglich verlagert wird;
34. begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Einrichtung eines EU-Zertifizierungssystems für Ausrüstungen für Luftsicherheitskontrollen; fordert nachdrücklich eine einheitliche Umsetzung der geltenden Bestimmungen für die Einstellung und Schulung von Personal; fordert die Kommission auf, die Möglichkeit einer Vertiefung des Konzepts der einmaligen Sicherheitskontrolle und der Entwicklung eines EU-weit gültigen Vorabkontrollsystems zu prüfen, bei dem zuvor registrierte EU-Reisende die Sicherheitskontrolle effizienter durchlaufen können; fordert die Mitgliedstaaten auf, sich zu einem systematischen Informationsaustausch und dem Austausch bewährter Verfahren bei Flughafensicherheitssystemen zu verpflichten;
35. nimmt den Hochrangigen Bericht zu Konfliktgebieten zur Kenntnis und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dafür Sorge zu tragen, dass die Empfehlungen in dem Bericht umgesetzt werden, einschließlich der gemeinsamen Nutzung von Informationen zur Sicherstellung der Entwicklung einer Risikobewertung auf EU-Ebene und der Fähigkeit, Informationen rasch gemeinsam zu nutzen; hebt außerdem hervor, dass Sicherheitsbedenken aufgrund nicht kooperierendes Verhaltens bei Militärflügen ohne aktive Transponder weiter thematisiert werden müssen;
36. ist der Ansicht, dass Innovationen eine Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige europäische Luftfahrtindustrie sind; weist darauf hin, dass der Luftfahrtsektor den anderen Verkehrsarten im Hinblick auf die Realisierung der Vorteile aus

Digitalisierung, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie offenen Daten bereits voraus ist, und fordert den Sektor auf, weiterhin eine Führungsrolle in diesem Prozess einzunehmen und gleichzeitig die Interoperabilität der Systeme sowie Neutralität und Transparenz beim Zugang sämtlicher Kunden – wie zum Beispiel Verbrauchern, die eine komplette Reise buchen, oder Frachtunternehmen, die am Luftfrachtverkehr beteiligt sind – zu klaren und präzisen Informationen zu gewährleisten; begrüßt den Vorschlag der Kommission zu einem „Big Data“-Projekt für die Luftfahrt und ersucht um Erläuterungen hinsichtlich seiner Umsetzung;

37. weist auf die 2013 von der Kommission und einzelstaatlichen Durchsetzungsbehörden vorgenommene „Durchforstung“ von Reise-Websites in der Union hin; stellt fest, dass bei dieser „Durchforstung“ bei mehr als zwei Dritteln der geprüften Websites schwerwiegende Probleme aufgedeckt wurden; fordert die Kommission auf, umfassender über die Fortschritte, die bei der Anpassung von Reise-Websites an das EU-Recht erzielt wurden, und über ihre weiteren Pläne mit Blick auf die Durchsetzung in diesem Bereich – sowohl für den Online- als auch für den Offline-Verkauf von Flugtickets – zu berichten; weist erneut darauf hin, dass Verbrauchern stets ein Weg offenstehen muss, auf dem sie Beschwerden an Händler richten und Entschädigungen einfordern können; ist der Auffassung, dass dieser Weg so ausgestaltet sein sollte, dass die Verbraucher nicht von der Wahrnehmung ihrer Rechte abgeschreckt werden, und dass er den Verbrauchern klar aufgezeigt werden sollte; fordert die Kommission auf, eng mit den einzelstaatlichen Durchsetzungsbehörden zusammenzuarbeiten, damit dafür gesorgt ist, dass Händler diese Anforderungen erfüllen;
38. begrüßt die Innovation und die wirtschaftliche Entwicklung, die durch eine Ausweitung der zivilen Nutzung ferngesteuerter Luftfahrzeuge gefördert werden kann; weist darauf hin, dass sich der Markt für ferngesteuerte Luftfahrtsysteme (RPAS) rasant entwickelt und dass die Verwendung dieser Luftfahrzeuge im privaten und geschäftlichen Bereich sowie durch staatliche Stellen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben immer häufiger wird; hebt hervor, dass zügig ein eindeutiger, verhältnismäßiger, harmonisierter und risikobasierter Regelungsrahmen für ferngesteuerte Luftfahrzeuge (RPAS) angenommen werden muss, um Investitionen und Innovation in der Branche zu fördern und deren enormes Potenzial unter Wahrung der höchstmöglichen Sicherheitsstandards zu erschließen;
39. weist erneut darauf hin, dass bei der Regulierung des Luftverkehrssektors den besonderen Erfordernissen der allgemeinen Luftfahrt so Rechnung getragen werden sollte, dass individuelle Luftverkehrslösungen und Flugsportangebote bereitgestellt werden;

Die Sozialagenda im Rahmen der Luftfahrtstrategie

40. erkennt an, dass das Kriterium der „Heimatbasis“ und die Definition des Begriffs „Hauptniederlassung“ geklärt werden müssen, damit sichergestellt ist, dass sie einheitlich angewendet werden und dazu beitragen, die Nutzung von Billigflaggen und das „Umsehen“ nach den günstigsten Bestimmungen wirksam zu verhindern; weist erneut darauf hin, dass eine der Kernaufgaben der EASA die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen und von Genehmigungen für Drittländsbetreiber ist, damit die Sicherheit gewahrt und dazu beigetragen wird, die Arbeitsbedingungen zu verbessern;

41. fordert die EASA und die Mitgliedstaaten auf, neue Geschäfts- und Beschäftigungsmodelle kontinuierlich zu überwachen, damit die Sicherheit im Flugverkehr gewahrt wird, und fordert die Kommission auf, soweit erforderlich neue Regelungen zu treffen; weist darauf hin, dass unter anderem Null-Stunden-Verträgen, Pay-to-fly-Systemen, Scheinselbständigkeit und der Lage von Besatzungsmitgliedern aus Drittländern, die in Flugzeugen arbeiten, die in der EU registriert sind, besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte; betont, dass die Verordnung über die Meldung von Ereignissen in der Luftfahrt und Gepflogenheiten, die der Kultur des gerechten Umgangs entsprechen, wichtig sind, um die Sicherheitsstandards und die Gesundheits- und Arbeitsbedingungen zu verbessern;
42. weist erneut darauf hin, dass eine hochwertige Fachausbildung zur Sicherheit in der Luftfahrt beiträgt; hebt hervor, dass die EASA einen grundlegenden Beitrag zur Schaffung gemeinsamer Ausbildungs- und Sicherheitsnormen für Piloten, Besatzungsmitglieder und Fluglotsen leistet, unter anderem durch ihre virtuelle Ausbildungseinrichtung („Virtual Academy“), und fordert die Mitgliedstaaten auf, in die lebensbegleitende Aus- und Weiterbildung entlang der gesamten Wertschöpfungskette in der Luftfahrt zu investieren, da der Erfolg der europäischen Luftfahrt in hohem Maße von qualifizierten Arbeitskräften und Innovationen abhängt; vertritt die Ansicht, dass sämtliche zu Tage tretenden Qualifikationslücken geschlossen werden müssen; betont, wie wichtig Partnerschaften zwischen Bildungseinrichtungen, Forschungszentren und den Sozialpartnern sind, damit die Ausbildungsprogramme auf den neuesten Stand gebracht werden und dafür gesorgt wird, dass sie die Bedürfnisse des Arbeitsmarkts widerspiegeln;
43. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, duale Ausbildungs- und Weiterbildungsmodelle in der Luftfahrttechnik auszubauen und durch Zusammenarbeit auf internationaler Ebene zu erweitern;
44. fordert die Kommission auf, konkrete Initiativen vorzulegen, mit denen die Rechte der Arbeitnehmer geschützt werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass alle Arbeitskräfte in der Luftfahrt stets menschenwürdige Arbeitsbedingungen, darunter Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz, vorfinden, und zwar unabhängig von Größe und Art des Unternehmens, bei dem sie angestellt sind, vom Dienort und vom zugrunde liegenden Vertrag;
45. weist darauf hin, dass alle Fluggesellschaften, die in der Europäischen Union tätig sind, die sozial- und beschäftigungsrechtlichen Anforderungen der EU und der Mitgliedstaaten vollständig erfüllen müssen; weist darauf hin, dass in Bezug auf Arbeitsbedingungen und Sozialschutz erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestehen, und dass Unternehmen die Niederlassungsfreiheit nutzen, um Kosten zu senken; fordert die Mitgliedstaaten auf, diesen schädlichen Wettbewerb zu beenden; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Vorschläge dafür vorzulegen, wie verhindert werden kann, dass indirekte Beschäftigungsverhältnisse missbraucht werden, um die Rechtsvorschriften der EU und der Mitgliedstaaten in den Bereichen Besteuerung und Sozialversicherung zu umgehen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Sozialmissbrauch und die Umgehung von Arbeitsnormen zu verhindern, indem Hinweisgebern Schutz gewährt, offene Berichterstattung vereinfacht und die Zusammenarbeit zwischen den Arbeitsaufsichtsbehörden in den Mitgliedstaaten verbessert wird; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, bei in den Mitgliedstaaten der EU tätigen Luftverkehrsunternehmen für die Anwendung

und ordnungsgemäße Durchsetzung des Arbeitsrechts, der Sozialvorschriften und der Tarifverträge zu sorgen;

46. betont, dass das Recht, Gewerkschaften zu gründen und ihnen beizutreten, und das Recht auf kollektive Maßnahmen Grundrechte sind und geachtet werden müssen, wie in Artikel 12 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union festgeschrieben; weist jeden Versuch zurück, das Streikrecht in der Luftfahrt zu beeinträchtigen; hebt hervor, dass starke, unabhängige Sozialpartner in der Luftfahrt und ein regelmäßiger, institutionalisierter sozialer Dialog auf allen Ebenen erforderlich sind und dass die Beschäftigten in Unternehmensangelegenheiten einbezogen und vertreten sein müssen; fordert nachdrücklich einen ordnungsgemäßen Konsultationsprozess und eine Stärkung des sozialen Dialogs im Vorfeld von EU-Initiativen, die die Luftfahrt betreffen; begrüßt die Bemühungen der Sozialpartner, eine Vereinbarung über die Arbeitsbedingungen und sozialen Rechte der Arbeitnehmer in der europäischen Luftfahrt auszuhandeln; fordert sie auf, in allen Zweigen der Luftfahrtbranche gemäß den nationalen Gesetzen und Verfahren Tarifverträge auszuhandeln, da es sich dabei um ein wirkungsvolles Instrument zur Bekämpfung des Wettlaufs nach unten bei den Sozial-, Arbeits- und Beschäftigungsnormen handelt, mit dem für die angemessene Entlohnung aller Beschäftigten gesorgt werden kann;
47. ist der Auffassung, dass sich alle Arbeitnehmer stets über die geltenden arbeitsrechtlichen Bestimmungen im Klaren sein sollten und wissen sollten, welche Ansprüche auf Sozialleistungen sie haben; weist in diesem Zusammenhang auf die besondere Situation der hochmobilen Arbeitnehmer im Luftverkehr hin und fordert eine bessere Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit innerhalb der EU; besteht darauf, dass die Frage, inwiefern für die Arbeitsverträge der mobilen Arbeitnehmer in der Luftfahrt genauer geklärt werden muss, welches Recht anwendbar und welche Gerichtsbarkeit zuständig ist, in enger Zusammenarbeit mit den Vertretern dieser Arbeitnehmer zu beurteilen ist;

o

o o

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