

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0090/2009

23.2.2009

BERICHT

über die Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit Israel
(2008/2136(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Luca Romagnoli

INHALT

Seite

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS **Error! Bookmark not defined.**

BEGRÜNDUNG.....**Error! Bookmark not defined.**

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS **Error! Bookmark not defined.**

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zur Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit Israel (2008/2136(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit Israel“ (KOM(2007)0691),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 17. Januar 2006 zu der Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft¹,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0090/2009),
- A. in der Erwägung, dass die regulatorische Konvergenz eine Voraussetzung für den erfolgreichen Abschluss umfassender Luftverkehrsabkommen ist, insbesondere in Bezug auf Regelungen über Flugsicherheit, Luftsicherheit, Wettbewerb, staatliche Beihilfen, Umweltschutz und Beschäftigungsrechte von Arbeitnehmern,
- B. in der Erwägung, dass sich die Kommission bei der Aushandlung eines umfassenden Luftverkehrsabkommens mit Israel auf das Fachwissen und Informationen der Mitgliedstaaten und anderer interessierter Parteien stützen muss und dass sie diese vor, während und nach den Verhandlungen einbinden muss,
- C. in der Erwägung, dass Israel der wichtigste Luftverkehrsmarkt im Nahen Osten ist und über großes Wachstumspotenzial verfügt, sowie in Erwägung seiner strategischen Position als Brücke zwischen Europa und dem Nahen Osten sowie weiter entfernt liegenden Regionen,
1. begrüßt die Einleitung der Verhandlungen mit Israel über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen;
 2. betont, wie wichtig das Abkommen dafür ist, dass die Voraussetzungen für die Ausweitung des gemeinsamen Luftverkehrsraums geschaffen werden können;
 3. betont, dass das Abkommen nicht den Grad des Marktzugangs begrenzen sollte, der in den geltenden bilateralen Abkommen bereits erzielt wurde;
 4. betont, dass das Abkommen in Bezug auf Marktzugang ausgewogen sein sollte und dass die Marktöffnung zudem schrittweise, gegenseitig und nachhaltig erfolgen sollte;
 5. betont, dass die Märkte stets erst dann geöffnet werden sollten, nachdem regulatorische Konvergenz im Hinblick auf Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz, staatliche

¹ ABl. C 287 E vom 24.11.2006, S. 84.

Beihilfen und Wettbewerbsrecht sowie Beschäftigungsrechte der Arbeitnehmer hergestellt ist und dass der Grad der Liberalisierung daran zu knüpfen ist, inwieweit in diesen Bereichen gleiche Bedingungen geschaffen worden sind;

6. räumt ein, dass der Luftverkehr für Lang- und Mittelstreckenrouten die schnellste Verbindung zwischen Ländern, Orten und Menschen darstellt und auch künftig das attraktivste Verkehrsmittel sein wird, was Geschwindigkeit und Kosten betrifft;
7. erkennt an, dass der Luftverkehrssektor einen wichtigen Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen leistet, sowohl direkt als auch indirekt, insbesondere indem er Orte in der Welt miteinander verbindet, an denen zum gegebenen Zeitpunkt keine anderen wettbewerbsfähigen Verkehrsmittel verfügbar sind; tritt jedoch für die Nutzung und Entwicklung der Intermodalität sowie anderer Verkehrsmittel ein;
8. erkennt an, dass der Luftverkehrssektor bestimmte negative Auswirkungen auf die Umwelt hat, insbesondere was Lärm betrifft, und dass er erheblich zu Schadstoffemissionen beiträgt; hält es deshalb für sehr wichtig, dass das Abkommen die Möglichkeit zulässt, in der Europäischen Union Maßnahmen in Umweltfragen zu ergreifen, um die Auswirkungen des Luftverkehrs auf Wasser, Luftqualität und Lärmpegel abzumildern;
9. betont, dass das Abkommen konsequente Regeln für die Flugsicherheit und Luftsicherheit vorsehen sollte;
10. betont, dass die Verhandlungen in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten geführt werden sollten, die über das notwendige Fachwissen und Erfahrungen zur Unterstützung solcher Verhandlungen verfügen;
11. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass das Parlament und alle Betroffenen während der gesamten Verhandlungen umfassend informiert und konsultiert werden;
12. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Die Verhandlungen

In ihrer Mitteilung „Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit Israel“ hat die Kommission die Aushandlung und den Abschluss eines umfassenden offenen Luftverkehrsabkommens mit Israel vorgeschlagen und den Rat ersucht, sie zur Aufnahme von Verhandlungen über ein solches Abkommen zu ermächtigen.

Im April 2008 ermächtigte der Rat die Kommission dazu, die Verhandlungen mit Israel über den Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens im Namen der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten einzuleiten.

Nach einigen vorbereitenden Sitzungen fand die erste Verhandlungsrunde zwischen der Kommission und Israel am 9./10. Dezember 2008 in Brüssel statt, wo sich beide Seiten auf die Grundsätze eines künftigen umfassenden Abkommens wie die schrittweise Öffnung des Marktes und die Regulierungszusammenarbeit einigten. Sie legten ferner konkrete Themen fest, die gründlicherer Diskussionen bedurften, beispielsweise Verkehrsrechte, Slots, das Leasing mit Besatzung, Luftsicherheit, Wettbewerb und die schrittweise Umsetzung der regulatorischen Konvergenz. Die nächste Verhandlungsrunde ist für das erste Quartal 2009 geplant.

Der Hintergrund der Verhandlungen

Israel ist ein wichtiger Partner der EU im Nahen Osten und im Kontext der Europäischen Nachbarschaftspolitik. Den Rahmen für die Beziehungen zwischen der EU und Israel bildet die mit dem Assoziierungsabkommen zwischen der EU und Israel ins Leben gerufene Partnerschaft Europa-Mittelmeer sowie die regionale Dimension des Barcelona-Prozesses. Das Assoziierungsabkommen umfasst das Ziel einer verstärkten Zusammenarbeit im Bereich Verkehr, sieht insbesondere im Bereich der Flugsicherheit und Luftsicherheit eine Regulierungszusammenarbeit zwischen beiden Seiten vor und regt zur Technologie- und Forschungsk Kooperation im Verkehr, einschließlich des Luftverkehrs, an.

Im Dezember 2004 haben beide Seiten einen gemeinsamen ENP-Aktionsplan EU-Israel verabschiedet, um die von Israel angestrebte weitere Integration in die europäischen Wirtschafts- und Sozialstrukturen zu unterstützen. Der Aktionsplan ist im April 2005 in Kraft getreten. Als Prioritäten nennt der Aktionsplan eine verstärkte Zusammenarbeit in der zivilen Luftfahrt, einschließlich Flugverkehrsmanagement (Einbindung in den einheitlichen europäischen Luftraum), Flugsicherheit und Luftsicherheit, sowie ein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Lufttüchtigkeit und eine Sondierung der Möglichkeiten für ein umfassendes Luftverkehrsabkommen.

Außerdem hat die Europäische Kommission horizontale Verhandlungen mit Israel abgehalten, um die rechtlichen Probleme, die der Europäische Gerichtshof in den „Open skies“-Rechtssachen angemahnt hat, zu beheben, beispielsweise die Gemeinschaftsbenennung, die Besteuerung von Flugtreibstoff und die Preisgestaltung. Das ausgehandelte Abkommen wurde

am 9. Dezember 2008 unterzeichnet, und das Parlament wird in Kürze zum Abschluss dieses horizontalen Abkommens konsultiert. Anlässlich der Unterzeichnung des horizontalen Abkommens hat die israelische Seite bestätigt, dass sie beabsichtigt, ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit der EU auszuhandeln.

Ziel dieser Verhandlungen ist der Abschluss eines umfassenden Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit Israel, das sowohl die Öffnung des Marktes als auch parallel Verfahren der Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden und/oder regulatorische Konvergenz durch gegenseitige Anerkennung in Schlüsselbereichen der EU-Luftverkehrsvorschriften umfasst. Diese vorrangigen Bereiche umfassen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz und Anwendung der Beihilfe- und Wettbewerbsregeln zur Gewährleistung gerechter und gleicher Wettbewerbsbedingungen.

Israel ist einer der größten Handelspartner der EU in der Mittelmeerregion. Es ist beim Rahmenprogramm der Gemeinschaft für Forschung und technologische Entwicklung assoziiert. Die EU und Israel haben auch eine Vereinbarung über die Beteiligung Israels an Galileo initiiert. Israel hat mit 21 Mitgliedstaaten und mit einer erheblichen Zahl anderer internationaler Partner bilaterale Luftverkehrsabkommen geschlossen. Zudem ist das Land ein wachsender Fremdenverkehrsmarkt für Europa, was zu einer verstärkten Nachfrage nach Flugverkehrsdiensten führt.

Für die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist Israel ein sehr wichtiger Markt. Mehr als die Hälfte des Flugverkehrs von und nach Israel (5,5 Millionen Fluggäste im Jahr 2007) wird mit den EU-Mitgliedstaaten abgewickelt. Israel ist langjähriges Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und hat auch andere wichtige multilaterale Luftverkehrsübereinkommen unterzeichnet. Israel nimmt seine ICAO-Verpflichtungen sehr ernst und setzt sich aktiv für die Kohärenz und Qualität der internationalen Luftverkehrsvorschriften ein. Der israelische Luftverkehr entspricht seit jeher höchsten Sicherheitsstandards, und die Luftsicherheit unterliegt den vermutlich strengsten Anforderungen weltweit. Israel setzt sich für den Umweltschutz ein, und die Beschäftigten seiner Fluggesellschaft genießen ein gutes Sozialschutzniveau und zeichnen sich durch hohe Professionalität aus. Für die Zulassung von Luftfahrtunternehmen gelten strikte Auflagen. Israel legt beim Betrieb und bei der Regulierung seines Luftverkehrs hohe Maßstäbe an, was eine solide Grundlage für die regulatorische Konvergenz mit den EU-Vorschriften im Luftverkehr bietet. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und Israel haben bereits eine Arbeitsvereinbarung über Lufttüchtigkeitszeugnisse unterzeichnet.

Die Mitgliedstaaten und Israel haben traditionell restriktive bilaterale Luftverkehrsabkommen mit einem geringen Grad an Marktöffnung und strengen Marktbedingungen für die Luftfahrtunternehmen ausgehandelt. Ein Luftverkehrsabkommen auf Gemeinschaftsebene würde gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und Israels schaffen und es den Fluggästen in allen Mitgliedstaaten ermöglichen, von ähnlichen Bedingungen und mehr Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften zu profitieren, was zu umfassenderen, billigeren und besseren Luftverkehrsdiensten zwischen der EU und Israel führen kann.

Es ist Aufgabe der EU, dafür zu sorgen, dass in den Wirtschaftsbeziehungen mit den Mittelmeerpartnern gemeinsame, mit den europäischen vereinbare Standards angewandt

werden. Dies kann nur durch ein umfassendes Abkommen geschehen, das auf Gemeinschaftsebene ausgehandelt wird, für eine Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden sorgt oder zumindest eine gegenseitige Anerkennung der Normen und Verfahren im Luftverkehr vorsieht.

Auf der Grundlage dieser Ausführungen ist der Berichterstatter der Auffassung, dass umfassende Verhandlungen mit Israel ein wichtiger Schritt hin zur weiteren Entwicklung der Luftfahrtbeziehungen zwischen der EU und Israel sowie der Ausweitung des gemeinsamen Luftverkehrsraums auf den gesamten Mittelmeerraum sind. Der Abschluss des Abkommens wird zu größeren Chancen für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung für Luftverkehrsgesellschaften und Fluggäste führen.

Gleichzeitig ist es notwendig, die ökologischen Folgen des zunehmenden Verkehrs in den Griff zu bekommen und für gleiche Bedingungen zu sorgen. Wichtig ist ferner, dass für einen kontinuierlichen Informationsfluss zwischen Kommission, Mitgliedstaaten, Parlament und Beteiligten des Sektors gesorgt wird.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	17.2.2009
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 34 -: 1 0: 3
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Jas Gawronski, Pedro Guerreiro, Lily Jacobs, Rosa Miguélez Ramos, Corien Wortmann-Kool