

**12.04.07**

## **Unterrichtung**

durch das  
Europäische Parlament

---

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14. März 2007  
zum Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der  
Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits  
und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits**

---

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments  
- 107099 - vom 10. April 2007. Das Europäische Parlament hat die Entschließung  
in der Sitzung am 14. März 2007 angenommen.

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14.März 2007 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),
  - in Kenntnis des von den Delegationen der Europäischen Union und der Vereinigten Staaten am 2. März 2007 in Brüssel vereinbarten Textes für einen neuen Entwurf eines Abkommens,
  - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 17. Januar 2006 zur Weiterentwicklung der Luftfahrtußenpolitik der Gemeinschaft<sup>1</sup>,
  - 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 Europäischen Union und den USA die beste Möglichkeit darstellt, dem EU-Recht umfassend Rechnung zu tragen,
- B. in der Erwägung, dass die Luftverkehrsmärkte der Europäischen Union und der USA zusammengenommen ca. 60 % des weltweiten Flugverkehrs ausmachen und dass ein Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union 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 Europäischen Union 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 Interpretation der Vorschrift, 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,

---

<sup>1</sup> ABl. C 287 E vom 24.11.2006, S. 84.

- E. in der Erwägung, dass dies zu einer neuen Verhandlungsrunde geführt hat, deren Ergebnis der Entwurf für ein Abkommen vom 2. März 2007 ist,
- F. in der Erwägung, dass bei einem solchen Abkommen die Annäherung der Vorschriften von besonderer Bedeutung ist, vor allem was die Vorschriften über die Sicherheit und Gefahrenabwehr, über die Umwelt und die sozialen Rechte der Beschäftigten betrifft,

### ***Allgemeine Grundsätze***

1. erkennt an, welche Bedeutung das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und den USA nicht nur für sich genommen, sondern auch als Beispiel für künftige Abkommen hat;
2. begrüßt daher den am 2. März 2007 vereinbarten neuen Entwurf für ein Abkommen als einen wichtigen Schritt zu einem integrierten transatlantischen Luftverkehrsmarkt, von dem die Verbraucher profitieren werden;
3. hätte den Abschluss eines ausgewogenen umfassenden Abkommens, das alle Aspekte der Marktöffnung und der Annäherung der Rechtsvorschriften umfasst, einem abgestuften Ansatz in Form von Teilabkommen vorgezogen;
4. begrüßt daher Artikel 21 des Entwurfs eines Abkommens vom 2. März 2007, der eine Agenda und einen klaren Zeitplan für Verhandlungen über ein weiterführendes Abkommen einschließlich Bestimmungen enthält, die den Vertragsparteien ermöglichen, in dem Ausgangsabkommen festgelegte Rechte auszusetzen, wenn 30 Monate nach Beginn der Verhandlungen über ein weiterführendes Abkommen kein solches Abkommen erreicht wurde;
5. fordert die Verkehrsminister auf, den Entwurf des Abkommens vom 2. März 2007 auf der Tagung des Rates am 22. und 23. März 2007 zu billigen;

### ***Marktöffnung***

6. betont, dass ein neues Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union 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;
7. begrüßt daher u.a. die Klauseln in dem Entwurf eines Abkommens vom 2. März 2007 betreffend Eigentumsrechte, Investitionen und Kontrolle (Anhang 4) sowie Franchising und Branding (Anhang 5) und die Öffnung des 'Fly America Programme' für EU-Luftverkehrsunternehmen;
8. bedauert jedoch, dass keine Fortschritte gemacht wurden im Hinblick auf Kabotage und dass die Möglichkeiten für EU-Luftverkehrsunternehmen, tatsächliche Kontrolle über eine US-amerikanische Fluggesellschaft auszuüben, trotz der erweiterten Eigentums klauseln noch immer eingeschränkt sind;
9. 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***

10. stellt fest, dass die Entwicklung der Annäherung der Rechtsvorschriften nur teilweise in dem Entwurf des Abkommens vom 2. März 2007 behandelt wird und vielmehr zu einem Großteil dem Gemeinsamen Ausschuss überlassen bleibt;
11. stellt ferner fest, dass die Punkte in dem Entwurf des Abkommens vom 2. März 2007, 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***

12. begrüßt die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden der Europäischen Union 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;
13. verweist auf die Bedeutung der Schwarzen Liste unsicherer Fluggesellschaften, die die Europäische Union herausgegeben hat, sowie des US-Systems zur Kontrolle der Standards, nach denen Fluggesellschaften arbeiten, und fordert beide Seiten auf, diesbezügliche Informationen auszutauschen;
14. verweist auf die Bedeutung von Sicherheitsmaßnahmen für die Luftfahrt, warnt jedoch vor übertriebenen oder unkoordinierten Maßnahmen, die nicht auf einer ordnungsgemäßen Risikobewertung beruhen;
15. fordert die Kommission und die USA auf, die Effizienz der seit 2001 in Kraft befindlichen zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen einer Überprüfung zu unterziehen, um Überschneidungen und Schwachstellen in der Sicherheitskette zu beseitigen;
16. betont, dass die Privatsphäre der Bürger der Europäischen Union und der USA respektiert werden sollte, wenn Fluggastdaten zwischen der Europäischen Union und den USA ausgetauscht werden, wie in den Entschlüssen des Parlaments vom 13. März 2003<sup>2</sup> und vom 7. September 2006<sup>3</sup> gefordert; hebt in diesem Zusammenhang hervor, dass dringend weltweite Standards für Datenschutz und Privatsphäre erlassen werden müssen;
17. 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;

---

<sup>2</sup> ABl. C 61 E vom 10.3.2004, S. 381.

<sup>3</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2006)0354.

### *Umwelt*

18. 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;
19. stellt fest, dass in Artikel 15 des Entwurfs des Abkommens vom 2. März 2007 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;
20. betont deshalb, dass sowohl die Europäische Union 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;
21. 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;
22. fordert beide Seiten auf, bewährte Verfahren zur Lärmbekämpfung auszutauschen, wobei den unterschiedlichen lokalen Bedingungen Rechnung zu tragen ist;
23. begrüßt die Ziffern 34 und 35 des Memorandum of Consultations, das dem Entwurf des Abkommens vom 2. März 2007 beigelegt ist, worin die USA und die EU eine Zusammenarbeit im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und der G8 zur Verringerung des Lärms und der Emissionen durch den Luftverkehr vereinbaren; begrüßt die Absicht der zuständigen amerikanischen und gemeinschaftlichen Behörden, die technische Zusammenarbeit im Bereich der Klimawissenschaft, der Forschung und der technologischen Entwicklung, der Treibstoffeffizienz und der Emissionsverringerung im Luftverkehr zu verbessern;

### *Sozialpolitik*

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

26. fordert nachdrücklich, dass die Sozialvorschriften der Europäischen Union auf die Beschäftigten angewandt werden, die in den EU-Mitgliedstaaten eingestellt wurden und/oder dort arbeiten, insbesondere die 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***

27. fordert die Kommission auf, vor den und während der weiterführenden Verhandlungen für die umfassende Information und Konsultation des Europäischen Parlaments und aller einschlägig Betroffenen zu sorgen;
28. 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 Europäischen Union und den USA wichtigen Fragen abzuhalten;

o

o o

29. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten und dem US-Kongress zu übermitteln.