



---

*Plenarsitzungsdokument*

---

**B8-1339/2016**

7.12.2016

# **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

eingereicht im Anschluss an die Anfrage zur mündlichen Beantwortung B8-1807/2016

gemäß Artikel 128 Absatz 5 der Geschäftsordnung

zu internationalen Luftverkehrsabkommen  
(2016/2961(RSP))

**Marie-Christine Arnautu**  
im Namen der ENF-Fraktion

**Entschließung des Europäischen Parlaments zu internationalen Luftverkehrsabkommen (2016/2961(RSP))**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf die Anfrage an die Kommission zu internationalen Luftverkehrsabkommen (O-000128/2016 – B8-1807/2016),
  - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 7. Juni 2011 zu dem internationalen Luftverkehrsabkommen im Rahmen des Vertrags von Lissabon,
  - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2. Juli 2013 zur Luftfahrtaußenpolitik der EU,
  - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. November 2015 zum Luftverkehr,
  - unter Hinweis auf die europäische Luftverkehrsstrategie, die die Kommission am 7. Dezember 2015 vorgelegt hat,
  - unter Hinweis auf den Beschluss des Rates vom 8. März 2016 zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über Flugsicherheitsabkommen mit China und Japan aufzunehmen,
  - unter Hinweis auf den Beschluss des Rates vom 7. Juni 2016 zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über Luftverkehrsabkommen auf EU-Ebene mit dem Verband südostasiatischer Nationen (ASEAN), der Türkei, Katar und den Vereinigten Arabischen Emiraten aufzunehmen,
  - unter Hinweis auf den Beschluss des Rates vom 1. Dezember 2016 zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über Luftverkehrsabkommen auf EU-Ebene mit Armenien aufzunehmen,
  - unter Hinweis auf die drei sogenannten „Open-sky“-Abkommen zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den USA, Kanada und Brasilien andererseits,
  - unter Hinweis auf Artikel 218 Absatz 10 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - gestützt auf Artikel 128 Absatz 5 und Artikel 123 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass die Hoheit der Staaten über ihren Luftraum durch das Völkerrecht im Abkommen von Chicago von 1944 gesichert ist;
- B. in der Erwägung, dass das im April 2007 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den USA andererseits den europäischen Interessen nicht ausgewogen und zufriedenstellend dient und die US-amerikanischen Vorschriften das Kabotageverbot im Luftraum der USA schützen und europäische Investitionen in amerikanische Unternehmen

einschränken;

- C. in der Erwägung, dass das Protokoll vom 24. Juni 2010 zur Änderung des 2007 von der EU und den USA abgeschlossenen „Open-sky“-Abkommens keine spürbaren Fortschritte hinsichtlich der Fragen gebracht hat, die im Zusammenhang mit diesem Abkommen noch ungeklärt sind;
- D. in der Erwägung, dass sich die Prognosen der Kommission bezüglich der positiven Wirkungen solcher Luftverkehrsabkommen schon mehrmals als zu optimistisch erwiesen haben;
- E. in der Erwägung, dass die konkrete Gefahr besteht, dass bestimmte Verhandlungen zum Abschluss unausgewogener und für die europäischen Fluggesellschaften nachteiliger Abkommen führen;
- F. in der Erwägung, dass sich mehrere europäische und US-amerikanische Fluggesellschaften bei ihren jeweiligen Behörden darüber beschwert haben, dass es zu Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Beihilfen an bestimmte dritte Unternehmen kommt;
- G. in der Erwägung, dass in den letzten Jahren Kapitalbeteiligungen von Unternehmen aus Drittländern an europäischen Unternehmen mehrmals für Diskussionen und erhebliche Aufregung in der öffentlichen Meinung geführt haben;
- H. in der Erwägung, dass sich diese Abkommen auf die Sicherheit, den Schutz und die Qualität der Dienstleistungen für die Passagiere sowie auf die Zukunft der europäischen Unternehmen und Luftverkehrsbranche auswirken;
- I. in der Erwägung, dass die Verhandlungen nicht dazu führen dürfen, dass die Standards gesenkt oder gar abgeschafft werden, was unausweichlich negative Folgen sowohl für die Sicherheit und den Schutz als auch für die Arbeitsbedingungen der in der Branche Beschäftigten hätte;
- J. in der Erwägung, dass die Kommission dadurch, dass sie, ebenso wie bereits bei den Verhandlungen über CETA, TTIP und TiSA, aus diesen Verhandlungen ein Geheimnis macht, das Vertrauen der Bürger in die Institutionen erschüttert, die sie vertreten und ihre Interessen wahren sollten;
- K. in der Erwägung, dass die Kommission bei der Behandlung der vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr zu den internationalen Luftverkehrsabkommen gestellten Anfrage zur mündlichen Beantwortung auf der Plenartagung des Parlaments vom 23. November 2016 in ihren Antworten nicht ausreichend auf die von verschiedenen Mitgliedern des Parlaments geäußerten Bedenken eingegangen ist;
  - 1. befürchtet, dass die Kommission den europäischen Himmel weiter für Unternehmen aus Drittstaaten öffnen will, die sich glänzend entwickeln, während viele europäische Unternehmen in ernststen finanziellen Schwierigkeiten stecken;
  - 2. fordert die Kommission auf, eine erschöpfende Bestandsaufnahme der geltenden „Open-sky“-Luftverkehrsabkommen vorzulegen und dabei alle Bemerkungen zu

berücksichtigen, die die betroffenen Parteien äußern;

3. bedauert, dass es die Kommission bei den laufenden Verhandlungen an Transparenz fehlen lässt;
4. fordert deshalb ein vollkommen transparentes Verfahren für die Einsichtnahme in die vertraulichen Unterlagen, damit die Mitglieder des Parlaments problemlos auf diese Unterlagen zugreifen und sie unter guten Arbeitsbedingungen studieren können;
5. fordert, dass die Kommission das Parlament vor und nach jeder Verhandlungsrunde über den Stand der Dinge informiert;
6. fordert die Kommission auf, den Inhalt der Wettbewerbsklauseln zu präzisieren, die sie aufnehmen möchte, damit ein fairer Wettbewerb zwischen europäischen und ausländischen Fluggesellschaften sichergestellt wird, und zwar vor allem dadurch, dass die Drittstaaten ein transparentes Finanzgebaren zusichern;
7. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die Eigentums- und Kontrollvorschriften für Fluggesellschaften beiderseitig gelten;
8. fordert die Mitgliedstaaten auf, bei den Verhandlungen einen entschiedenen Standpunkt einzunehmen und vor allem sehr genau darauf zu achten, welche negativen Folgen die verhandelten Flugverkehrsabkommen im sozialen Bereich haben könnten, und gegebenenfalls zuzulassen, dass in ihren Hoheitsgebieten die Verkehrsrechte von Fluggesellschaften aus den betroffenen Drittstaaten ausgesetzt, eingeschränkt oder gar entzogen werden können;
9. fordert, dass die Abkommen nach ihrem Abschluss ohne die Zustimmung der Mitgliedstaaten nicht vorläufig angewendet werden dürfen;
10. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.