



B9-0118/2019 }  
B9-0119/2019 }  
B9-0120/2019 }  
B9-0122/2019 }  
B9-0124/2019 } RC1

22.10.2019

# GEMEINSAMER ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

eingereicht gemäß Artikel 132 Absätze 2 und 4 der Geschäftsordnung

anstelle der folgenden Entschließungsanträge:

B9-0118/2019 (Renew)  
B9-0119/2019 (S&D)  
B9-0120/2019 (PPE)  
B9-0122/2019 (ECR)  
B9-0124/2019 (GUE/NGL)

zu den negativen Auswirkungen der Insolvenz von Thomas Cook auf den  
Tourismus in der EU  
(2019/2854(RSP))

**Rosa Estaràs Ferragut**

im Namen der PPE-Fraktion

**Johan Danielsson, Agnes Jongerius, Christel Schaldemose,  
Manuel Pizarro, Sara Cerdas, Nicola Danti, Adriana Maldonado López,  
Estrella Durá Ferrandis, Alicia Homs Ginell, Lina Gálvez Muñoz,  
Isabel García Muñoz, Maria Manuel Leitão Marques, István Ujhelyi,  
Maria Grapini, Vilija Blinkevičiūtė**

RC\1191250DE.docx

PE637.859v01-00 }  
PE637.860v01-00 }  
PE637.861v01-00 }  
PE637.863v01-00 }  
PE637.865v01-00 } RC1

im Namen der S&D-Fraktion

**José Ramón Bauzá Díaz, Dinesh Dhamija**

im Namen der Renew-Fraktion

**Carlo Fidanza, Jorge Buxadé Villalba, Angel Dzhambazki**

im Namen der ECR-Fraktion

**Elena Kountoura**

im Namen der GUE/NGL-Fraktion

## **Entschließung des Europäischen Parlaments zu den negativen Auswirkungen der Insolvenz von Thomas Cook auf den Tourismus in der EU (2019/2854(RSP))**

*Das Europäische Parlament,*

- gestützt auf Artikel 6 Buchstabe d des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV),
- unter Hinweis auf Artikel 195 AEUV,
- unter Hinweis auf die Erklärung der Kommission vom 21. Oktober 2019 zu den Auswirkungen der Insolvenz des Thomas-Cook-Konzerns,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 19. Oktober 2007 mit dem Titel „Agenda für einen nachhaltigen und wettbewerbsfähigen europäischen Tourismus“ (COM(2007)0621),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 30. Juni 2010 mit dem Titel „Europa – wichtigstes Reiseziel der Welt: ein neuer politischer Rahmen für den europäischen Tourismus“ (COM(2010)0352),
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 über die Rechte der Verbraucher, zur Abänderung der Richtlinie 93/13/EWG des Rates und der Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 85/577/EWG des Rates und der Richtlinie 97/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft<sup>3</sup>, insbesondere Artikel 8 über die Gültigkeit von Betriebsgenehmigungen und Artikel 9 über die Aussetzung und den Widerruf einer Betriebsgenehmigung,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 29. Oktober 2015 zu neuen Herausforderungen und Konzepten für die Förderung des Fremdenverkehrs in Europa<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1.

<sup>2</sup> ABl. L 304 vom 22.11.2011, S. 64.

<sup>3</sup> ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

<sup>4</sup> ABl. C 355 vom 20.10.2017, S. 71.

- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 29. März 2012 zur Funktionsweise und Anwendung der geltenden Fluggastrechte<sup>5</sup>,
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 25. November 2009 zur Entschädigung von Fluggästen im Falle einer Insolvenz der Fluggesellschaft<sup>6</sup>,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 18. März 2013 mit dem Titel „Schutz der Fluggäste bei Insolvenz des Luftfahrtunternehmens“ (COM(2013)0129), in der die Kommission Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes von Reisenden im Falle der Insolvenz eines Luftfahrtunternehmens festgelegt hat, einschließlich einer besseren Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (2014–2020) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1927/2006 („EGF-Verordnung“)<sup>7</sup>,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 20. Februar 2014 mit dem Titel „Eine Europäische Strategie für mehr Wachstum und Beschäftigung im Küsten- und Meerestourismus“ (COM(2014)0086),
- unter Hinweis auf seinen am 5. Februar 2014 in erster Lesung festgelegten Standpunkt zu dem 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 Luftverkehr<sup>8</sup>,
- unter Hinweis auf die Richtlinie (EU) 2015/2302 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 und der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 90/314/EWG des Rates<sup>9</sup>,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 1. März 2019 mit dem Titel „Luftfahrtstrategie für Europa: Beibehaltung und Förderung hoher Sozialstandards“ (COM(2019)0120),
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 14. November 2018 mit dem Titel „Mehrjähriger Finanzrahmen 2021–2027: Standpunkt des Parlaments im Hinblick auf

---

<sup>5</sup> ABl. C 257 E vom 6.9.2013, S. 1.

<sup>6</sup> ABl. C 285 E vom 21.10.2010, S. 42.

<sup>7</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 855.

<sup>8</sup> ABl. C 93 vom 24.3.2017, S. 336.

<sup>9</sup> ABl. L 326 vom 11.12.2015, S. 1.

eine Einigung“<sup>10</sup>,

- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates vom 27. Mai 2019 zur Wettbewerbsfähigkeit des Tourismussektors als Motor für nachhaltiges Wachstum, Beschäftigung und sozialen Zusammenhalt in der EU im nächsten Jahrzehnt,
  - gestützt auf Artikel 132 Absätze 2 und 4 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass der Zusammenbruch des britischen Unternehmens Thomas Cook, des zweitgrößten Reiseveranstalters weltweit und eines der am längsten bestehenden, schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Wirtschaft, den Binnenmarkt der EU, die Beschäftigung, das Vertrauen der Verbraucher und die Freizügigkeit von Personen in der gesamten EU und darüber hinaus hat;
- B. in der Erwägung, dass durch die Abwicklung des Thomas-Cook-Konzerns weltweit 22 000 Arbeitsplätze gefährdet sind, darunter 9 000 Arbeitsplätze im Vereinigten Königreich, 2 500 Arbeitsplätze in Spanien und mehr als 1 000 Arbeitsplätze in Griechenland; in der Erwägung, dass die Abwicklung des Konzerns – auch wenn noch nicht feststeht, was aus diesen Arbeitsplätzen wird – vermutlich erhebliche Dominoeffekte in verschiedenen Bereichen auslösen wird, und zwar nicht nur in der Tourismus- und Beförderungsbranche, sondern in der gesamten Wirtschaft der EU;
- C. in der Erwägung, dass die Insolvenz des Thomas-Cook-Konzerns durch viele Faktoren bedingt war, u. a. durch den Umstand, dass es dem Unternehmen nicht gelungen ist, sein Geschäftsmodell zu ändern und Innovationen vorzunehmen, um in der digitalen Wirtschaft wettbewerbsfähig zu sein; in der Erwägung, dass den britischen Behörden die Finanzlage des Thomas-Cook-Konzerns bereits genau bekannt war;
- D. in der Erwägung, dass die Einstellung der Geschäftstätigkeit des Thomas-Cook-Konzerns, der Hotels, Resorts und Fluggesellschaften in 16 Ländern betrieb und jährlich Dienstleistungen für 19 Millionen Kunden bereitstellte, es erforderlich machte, im Rahmen einer riesigen Rückholaktion mehr als 600 000 Menschen von verschiedenen Orten der Welt an ihre Heimorte zurückzubringen;
- E. in der Erwägung, dass allein in diesem Jahr eine Reihe von Fluggesellschaften Insolvenz angemeldet hat, was schwerwiegende Auswirkungen auf Unternehmen, den Tourismus und die Verbraucher hatte; in der Erwägung, dass die britische Zivilluftfahrtbehörde dem Thomas-Cook-Konzern im April 2019 erneut eine Betriebsgenehmigung für zwölf Monate ausgestellt hat;
- F. in der Erwägung, dass mehrere Mitgliedstaaten gezielte Maßnahmen angekündigt haben, um ihre Tourismusbranche zu unterstützen und so die nachteiligen Auswirkungen des Zusammenbruchs des Thomas-Cook-Konzerns abzumildern; in der Erwägung, dass bisher kein Unterstützungsmechanismus der EU ausgelöst worden ist;
- G. in der Erwägung, dass der Tourismus etwa 4 % des BIP der EU ausmacht, etwa

---

<sup>10</sup> Angenommene Texte, P8\_TA(2018)0449.  
RC\1191250DE.docx

12,3 Millionen Arbeitnehmer in der Tourismusbranche beschäftigt sind und mindestens 5 % aller Arbeitsplätze darauf entfallen (mehr als 27 Millionen Arbeitnehmer und fast 12 % aller Arbeitsplätze, wenn man die Verbindungen zu anderen Branchen berücksichtigt); in der Erwägung, dass Europa das weltweit beliebteste Reiseziel ist und der Marktanteil im Jahr 2018 50,8 % betrug; in der Erwägung, dass sich der (direkte und indirekte) Anteil des Tourismus am gesamten BIP der EU-28 auf 10,3 % beläuft und bis 2027 voraussichtlich auf 11,2 % des BIP steigen wird;

- H. in der Erwägung, dass die Tourismusbranche eine große Vielfalt an Dienstleistungen und Berufen umfasst, in denen Mobilität von zentraler Bedeutung ist, und aufgrund des persönlichen Charakters der Tätigkeiten in dieser Branche eine große Zahl von Beschäftigten benötigt; in der Erwägung, dass der Tourismus starke Impulse für viele andere Wirtschaftsbereiche liefert; in der Erwägung, dass die Branche von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) sowie Selbstständigen dominiert wird, deren Tätigkeiten Arbeitsplätze und Wohlstand in Regionen schaffen, die stark vom Tourismus abhängig sind; in der Erwägung, dass die Tourismusbranche für Naturkatastrophen und von Menschen verursachte Katastrophen, die nicht vorhergesagt werden können, besonders anfällig ist;
- I. in der Erwägung, dass die EU seit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon befugt ist, die Maßnahmen von Mitgliedstaaten im Tourismusbereich zu unterstützen oder zu ergänzen; in der Erwägung, dass im EU-Haushalt dennoch keine spezifische Haushaltslinie für den Tourismus vorgesehen ist, was vom Parlament in seiner Entschließung vom 14. November 2018 zum Mehrjährigen Finanzrahmen 2021–2027 gefordert wurde, in der es sich für die Einführung einer besonderen Mittelzuweisung für nachhaltigen Tourismus ausspricht;
- J. in der Erwägung, dass in der Tourismusbranche starke Nachfrage nach einer verstärkten Koordinierung auf Unionsebene und nach einer klaren Tourismuspolitik der EU mit einer angemessenen haushaltstechnischen Unterstützung besteht;
- K. in der Erwägung, dass der Tourismus eine Schlüsselbranche für die Wirtschaft und die Beschäftigung in der EU ist und dass sich daher in den Prioritäten der neuen Kommission, insbesondere in derjenigen, wonach „eine Wirtschaft im Dienste der Menschen“ gefördert werden soll, die Bedeutung der Branche und ihre Bedürfnisse widerspiegeln sollten;
- L. in der Erwägung, dass die Einstellung der Geschäftstätigkeit von Thomas Cook einen starken wirtschaftlichen Schaden für die Tourismusbranche, die Beschäftigung und die lokalen Gemeinschaften zur Folge hatte und dazu geführt hat, dass einige Gebiete der EU-Mitgliedstaaten ihre Luftverkehrsansbindung verloren haben; in der Erwägung, dass daher angemessene Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu verbessern und dafür zu sorgen, dass Europa weiterhin das weltweit wichtigste Reiseziel bleibt und der Tourismus auch künftig ein Motor für das Wachstum und die nachhaltige Entwicklung der europäischen Städte und Regionen ist;

M. in der Erwägung, dass Fluggäste ein Recht darauf haben, dass Leistungen wie geplant

RC\1191250DE.docx

6/10

PE637.859v01-00 }

PE637.860v01-00 }

PE637.861v01-00 }

PE637.863v01-00 }

PE637.865v01-00 } RC1

erbracht werden, zumal sie bereits vor Erbringung der Dienstleistung für das Flugticket gezahlt haben; in der Erwägung, dass Fluggäste unbedingt verständlich, genau und rechtzeitig informiert werden müssen und dass diese Informationen für alle zugänglich sein müssen; in der Erwägung, dass es vielen Verbrauchern nicht klar war, über welche Entschädigungsansprüche sie verfügen und welche Teile ihrer Buchungen von ihrer Versicherung abgedeckt werden;

1. ist sehr besorgt über die 600 000 Menschen, die weit weg von zu Hause festsaßen und von denen viele an ihrem Zielort keinerlei Angebot für eine alternative Rückreise vorfanden, was eine enorme Rechtsunsicherheit in der Branche und einen erheblichen Mangel an Schutz für die Verbraucher zu Tage treten ließ; ist ebenso besorgt angesichts der Tausenden von Beschäftigten europaweit, die ihre Arbeitsplätze verloren haben, angesichts der Tausenden von Zulieferern und Tochterunternehmen vor Ort, bei denen es sich größtenteils um KMU handelt und die aufgrund des Zusammenbruchs von Thomas Cook vor schwerwiegenden finanziellen Problemen stehen, und angesichts der schädlichen Auswirkungen dieses Zusammenbruchs auf die lokalen Wirtschaften und Gemeinschaften und auf das Ansehen und den Ruf Europas als weltweit wichtigstes Reiseziel;
2. weist darauf hin, dass der Thomas-Cook-Konzern in verschiedenen Bereichen wie Unterkunft, Beförderung und Freizeitaktivitäten tätig war, die sich auf verschiedene Arten von Verbrauchern und Unternehmen auswirkten, weswegen für seinen Zusammenbruch verschiedene Rechtsvorschriften der EU und der Mitgliedstaaten gelten;
3. beglückwünscht die Mitgliedstaaten dazu, wie rasch sie Notfallpläne für eine wirksame Rückholung der betroffenen Reisenden durchgeführt haben, und nimmt weitere Maßnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen der Insolvenz von Thomas Cook auf die Arbeitnehmer in der Tourismusbranche zur Kenntnis; fordert die Kommission auf, zu bewerten, wie mit den geltenden EU-Rechtsvorschriften und den entsprechenden Gesetzen der Mitgliedstaaten auf diese massive Rettungsaktion eingegangen wurde, und zu prüfen, wie sie sich rasch und effizient beteiligen könnte, wenn es künftig zu einer ähnlichen Situation kommen sollte;
4. fordert die zuständigen Behörden auf, eine Analyse der Gründe für die Insolvenz von Thomas Cook durchzuführen und dabei zu berücksichtigen, dass die negative Entwicklung der Finanzlage des Unternehmens den britischen Behörden bereits bekannt war, um festzustellen, ob es möglich gewesen wäre, Präventivmaßnahmen zu ergreifen, um seinen plötzlichen Zusammenbruch zu verhindern; ist davon überzeugt, dass dies dazu beitragen dürfte, künftige Krisen vorherzusehen und Strategien für die Minderung der Risiken in einer für die EU so wichtigen Branche festzulegen;
5. betont, dass eine bessere Überwachung der Finanzlage von Luftfahrtunternehmen durch die nationalen Aufsichtsbehörden notwendig ist, um zu verhindern, dass europäische Fluggäste Opfer solcher Ausfälle werden, da seit Anfang 2017 32 Luftfahrtunternehmen in Insolvenz gegangen sind; weist darauf hin, dass die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 derzeit Gegenstand einer Folgenabschätzung ist, die einen Abschnitt über die

Verpflichtung von Luftfahrtunternehmen umfasst, eine Betriebsgenehmigung zu erlangen; fordert die Kommission auf, eine Überarbeitung dieser Verordnung in Betracht zu ziehen, um die Behörden in die Lage zu versetzen, die Finanzlage von Luftfahrtunternehmen besser zu überwachen und zu kontrollieren und auf kritische Situationen zu reagieren;

6. fordert die Kommission auf, Finanzierungsinstrumente der EU, mit denen der der Branche entstandene Schaden ausgeglichen und dazu beigetragen werden könnte, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und ein hohes Maß an Verbraucherschutz sicherzustellen, zu ermitteln und einen raschen und wirksamen Zugang zu ihnen zu ermöglichen; stellt fest, dass die durch die Insolvenz des Thomas-Cook-Konzerns ausgelöste Krise kein isoliertes Ereignis ist und sich in Zukunft durchaus wiederholen könnte; fordert die Kommission daher auf zu bewerten, ob spezielle Maßnahmen ergriffen werden können, um zu verhindern, dass es wieder zu derartigen Situationen kommt, um den Verbraucherschutz und die Fluggastrechte weiter zu stärken;
7. fordert die Kommission auf, Tourismus in die Prioritäten ihrer Strategie einzubeziehen und das Verkehrsportfolio in „Verkehr und Tourismus“ umzubenennen;
8. weist auf die Möglichkeiten hin, die der Europäische Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) für Arbeitnehmer bietet, die infolge weitreichender Strukturveränderungen arbeitslos geworden sind; fordert die von der Insolvenz von Thomas Cook betroffenen Mitgliedstaaten auf, die Möglichkeiten des EGF voll auszuschöpfen, insbesondere in Bezug auf Gruppenanträge von KMU; fordert die Kommission auf, diese Anträge innerhalb der in der EGF-Verordnung festgelegten Frist so rasch wie möglich zu bearbeiten und den Mitgliedstaaten auf deren Ersuchen die erforderliche Unterstützung zu gewähren;
9. betont, dass die Tourismusdienste in den vom Tourismus abhängigen Regionen und insbesondere Hotels die Erbringung von Dienstleistungen eingeplant hatten, da vor dem Zusammenbruch des Thomas-Cook-Konzerns bereits viele Reservierungen für die nächste Tourismussaison getätigt worden waren, und stellt daher fest, dass die Mitgliedstaaten Unterstützung leisten müssen, um den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf viele Unternehmen zu begegnen; fordert die Mitgliedstaaten und die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zudem auf, die Instrumente des Europäischen Sozialfonds und anderer Instrumente auf EU-Ebene sowie auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene zu nutzen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, auf der Grundlage der für die jeweiligen Fonds festgelegten Prioritäten regelmäßig spezifische Ausschreibungen für die Tourismusbranche zu veröffentlichen;
10. bekräftigt, dass es wichtig ist, eine EU-Strategie für nachhaltigen Tourismus mit koordinierten und konkreten Maßnahmen auszuarbeiten, zum Beispiel einen Mechanismus für das Krisenmanagement und Mechanismen für eine wirksame Zusammenarbeit in der Tourismusbranche; fordert die Kommission auf, in ihrem nächsten Haushaltsplanentwurf eine eigene Haushaltslinie für die Tourismusbranche einzuführen, wie vom Parlament für den Mehrjährigen Finanzrahmen 2021–2027



gefordert;

11. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission nachdrücklich auf, staatliche Beihilfen, mit denen die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf Unternehmen, Städte, Regionen und Reiseziele sowie die schwerwiegenden Auswirkungen auf die Beschäftigung gemindert werden können, als letztes Mittel in Betracht zu ziehen;
12. betont, wie wichtig es ist, für einen gut funktionierenden Binnenmarkt für Verkehrsdienstleistungen zu sorgen, ein hohes Maß an Verbraucher- und Arbeitnehmerschutz beizubehalten und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Tourismusbranche zu verbessern;
13. ist davon überzeugt, dass die europäische Tourismusbranche die ausgezeichneten Möglichkeiten, die die digitalen Technologien und der digitale Binnenmarkt bieten, viel besser nutzen muss; fordert diesbezüglich die Kommission auf, Unternehmen in der EU die notwendige Unterstützung zukommen zu lassen, um ihnen den Übergang zu einer digitalen Wirtschaft und neuen Geschäftsmodellen sowohl durch die einschlägige Finanzierung und durch Schulungen als auch durch die Förderung des digitalen unternehmerischen Denkens zu erleichtern;
14. betont die Bedeutung eines auf gegenseitigem Vertrauen und geteilter Verantwortung beruhenden fortlaufenden sozialen Dialogs auf allen Ebenen als eines der besten Instrumente für die Suche nach einvernehmlichen Lösungen und gemeinsamen Ansätzen bei der Vorhersage, Abwendung und Bewältigung von Umstrukturierungsprozessen; fordert die Mitgliedstaaten auf, die Sozialpartner bei der Ausarbeitung aller entsprechenden Maßnahmen zu konsultieren; fordert die Kommission auf, auf der Grundlage der von nationalen Behörden und von regionalen und lokalen Gebietskörperschaften angewandten Maßnahmen sowie der Maßnahmen von KMU in dieser Branche bewährte Verfahren zu ermitteln, um eine gemeinsame EU-Strategie für die Tourismusbranche zu entwickeln; bekräftigt seine Forderung, dass die Kommission im Einklang mit den in der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Januar 2013 zu Unterrichtung und Anhörung von Arbeitnehmern, Antizipation und Management von Umstrukturierungen<sup>11</sup> enthaltenen detaillierten Empfehlungen nach Anhörung der einschlägigen Sozialpartner einen Vorschlag für einen Rechtsakt über das Recht der Arbeitnehmer auf Unterrichtung und Anhörung sowie über die Antizipation und Bewältigung von Umstrukturierungen unterbreitet;
15. fordert die Kommission und den Rat auf, alle erforderlichen Maßnahmen zu bewerten und zu treffen, um die Interessen der EU zu verteidigen, ähnlichen Situationen künftig vorzubeugen und aus den gewonnenen Erfahrungen Lehren für die Aushandlung künftiger Luftverkehrsabkommen zu ziehen;
16. fordert die Kommission auf, das Parlament über alle neuen einschlägigen Informationen zur Insolvenz von Thomas Cook auf dem Laufenden zu halten; betont in diesem Zusammenhang, wie wichtig es ist, zu wissen, ob die zuständigen Genehmigungsbehörden die finanzielle Situation von Thomas Cook bewertet haben, ob

---

<sup>11</sup> ABl. C 440 vom 30.12.2015, S. 23.

finanzielle Probleme festgestellt wurden und ob Maßnahmen hätten ergriffen werden können, um zu verhindern, dass Tausende von Reisenden fernab ihrer Heimat festsitzen;

17. fordert die Kommission auf, weitere Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines hohen Verbraucher- und Arbeitnehmerschutzniveaus im Falle von Unternehmensinsolvenzen in Erwägung zu ziehen; fordert den Rat auf, möglichst bald seinen Standpunkt zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 im Hinblick auf die Durchsetzung der Fluggastrechte und Beschränkungen der Haftung von Luftfahrtunternehmen anzunehmen und den vom Parlament im Februar 2014 angenommenen Standpunkt zu billigen; bedauert, dass der Rat in den letzten fünf Jahren keine Einigung erzielen konnte;
18. betont erneut, dass im Zusammenhang mit der Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 im Hinblick auf die Durchsetzung der Fluggastrechte und die Haftung von Luftfahrtunternehmen verpflichtende Mechanismen zur Aufrechterhaltung des derzeit geltenden Schutzes der Fluggäste bei Zahlungsunfähigkeit oder Insolvenz erforderlich sind, unter anderem indem Luftfahrtunternehmen Garantiefonds einrichten oder Versicherungsverträge abschließen, durch die Unterstützungsleistungen, Rückerstattungen, Ausgleichsleistungen und Umbuchungen sichergestellt werden; betont, dass Fluggäste, die eine eigenständige Leistung wie einen einzelnen Flug gebucht haben, den gleichen Schutz genießen sollten wie Fluggäste, die eine Pauschalreise gebucht haben, zumal die Verbraucher in zunehmendem Maße auf Flügen nur den Sitzplatz buchen; fordert daher eine Mindestharmonisierung höchster Verbraucherrechtsstandards in der Verkehrs-, Beherbergungs- und Tourismusbranche;
19. fordert die Kommission auf, Maßnahmen in Betracht zu ziehen, um den Austausch bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die bestmögliche Vorgehensweise zur Bewältigung von Betriebsschließungen zu erleichtern, und ihnen nahezu legen, Beispiele aus Rechtsvorschriften zu prüfen, um nach Möglichkeit die Suche nach einem Käufer zu organisieren, damit Unternehmen trotz der Entscheidung der ursprünglichen Eigentümer, den Geschäftsbetrieb einzustellen, weitergeführt werden;
20. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.