

024051/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 09/11/07



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 9.11.2007  
KOM(2007) 691 endgültig

## **MITTEILUNG DER KOMMISSION**

### **Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit Israel**

**DE**

**DE**

## 1. EINFÜHRUNG

In der Mitteilung „Weiterentwicklung der Luftfahrtäußenpolitik der Gemeinschaft“<sup>1</sup> hat die Kommission die Bedeutung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit den Nachbarn der Gemeinschaft im Osten und Süden dargelegt. Im Endergebnis wird angestrebt, die EU und ihre im Süden und Osten angrenzenden Partner mit dem Ziel der Anwendung derselben Marktregeln zusammenzubringen. Der Rat der Europäischen Union hat dieses Ziel am 27. Juni 2005 in seinen Schlussfolgerungen zum Ausbau der Luftfahrtäußenpolitik der Gemeinschaft, in denen er den Fortschritt bei der Schaffung eines größeren gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums bis 2010 unter Einbeziehung der EU-Nachbarländer begrüßt, unterstützt.

Die Verbesserung der EU-Luftverkehrsbeziehungen zu anderen Nachbarstaaten mit der Absicht, einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zu schaffen, ist ein wichtiger Schritt zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung der europäischen Luftverkehrsbranche. Auf Flüge in die Nachbarländer der EU entfallen 19 % des internationalen Verkehrs in Länder außerhalb der EU, was nur geringfügig weniger ist als der Luftverkehr mit Nordamerika. Die EU hat die Luftverkehrsmärkte der Schweiz, Norwegens und Islands bereits integriert, und im Juni 2006 haben die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten das gemeinsame europäische Luftverkehrsabkommen mit den Ländern des westlichen Balkans sowie im Dezember 2006 das erste Luftverkehrsabkommen Europa-Mittelmeer mit Marokko unterzeichnet.

Israel ist ein zentraler 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 betont das Ziel einer verstärkten Zusammenarbeit im Bereich Verkehr (Artikel 53), sieht insbesondere im Bereich der Flugsicherheit und der Gefahrenabwehr eine Regulierungszusammenarbeit zwischen beiden Seiten vor und regt zur Technologie- und Forschungskooperation im Verkehr, einschließlich des Luftverkehrs, an.

Außerdem haben beide Seiten im Dezember 2004 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 konkrete Prioritäten nennt der Aktionsplan eine verstärkte Zusammenarbeit in der zivilen Luftfahrt, einschließlich Flugverkehrsmanagement (Einbindung in den einheitlichen europäischen Luftraum), Flugsicherheit und Gefahrenabwehr, ein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Lufttüchtigkeit und eine Sondierung der Möglichkeiten für ein umfassendes Luftverkehrsabkommen.

---

<sup>1</sup>

KOM(2005) 79 endgültig vom 11.3.2005.

Israel hat in seinem Streben nach einer engeren Zusammenarbeit mit der EU Interesse an der Aufnahme von Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen gezeigt und seine Entschlossenheit bekundet, den Rahmen für den internationalen Luftverkehr gemeinsam mit der EU zu reformieren. Es hat einen interministeriellen Ausschuss zur Prüfung intensiverer Luftverkehrsbeziehungen mit der EU eingesetzt, der im April 2007 empfohlen hat, dass Israel unverzüglich Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit der EU aufnimmt.

Was den rechtlichen Rahmen angeht, so müssen die 25 bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Israel - auch aufgrund der „Open skies“-Urteile des Europäischen Gerichtshofs vom 5. November 2002 - geändert werden, da sie Bestimmungen enthalten, die nicht mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbaren sind, insbesondere jene, wonach Luftfahrtunternehmen aus der Gemeinschaft nur Flüge aus ihren Herkunfts ländern nach Israel anbieten dürfen. Der Kommission wurde das „horizontale“ Mandat erteilt, die notwendigen Korrekturen von bilateralen Abkommen mit Drittstaaten auszuhandeln. Dank dieses horizontalen Mandats der Kommission konnte die Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht seit 2005 bei einer sehr großen Zahl bilateraler Abkommen hergestellt werden.

Die Europäische Kommission hat Israel die Aufnahme horizontaler Verhandlungen angeboten, um die rechtlichen Probleme, die der Europäische Gerichtshof in den „Open skies“-Rechtssachen angemahnt hat, zu beheben und damit eine solide Grundlage für den Ausbau der Luftverkehrsbeziehungen zwischen der EU und Israel zu schaffen. Die israelische Seite hat ihren Wunsch zu erkennen gegeben, diese horizontalen Verhandlungen gleichzeitig mit Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zu führen. Wohlgemerkt wurde ein solcher Ansatz bei den Luftverkehrsverhandlungen mit Marokko insofern erfolgreich erprobt, als die Parteien kurz nach der Aufnahme von Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen ein horizontales Abkommen paraphiert haben.

In der vorliegenden Mitteilung empfiehlt die Kommission daher, dass der Rat die Kommission ermächtigt, ein umfassendes Abkommen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit Israel auszuhandeln, das die Marktoffnung mit einer parallel dazu erfolgenden Regulierungszusammenarbeit und/oder -konvergenz, besonders in vorrangigen Bereichen wie Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz und Anwendung der Beihilfe- und Wettbewerbsregeln zur Gewährleistung gerechter und gleicher Wettbewerbsbedingungen, verknüpft.

## 2. DER BESTEHENDE RAHMEN

Die EU ist der größte Handelspartner Israels, das mit einem Handelsvolumen von insgesamt fast 23 Mrd. EUR im Jahr 2005 wiederum zu den größten Handelspartnern der EU in der Region Europa-Mittelmeer gehört. Die EU ist bei den Einfuhren der wichtigste und bei den Ausfuhren der zweitwichtigste Handelspartner Israels. Insgesamt machte der Handel mit der EU 35 % des Handelsvolumens Israels (ohne Berücksichtigung des Diamantenhandels) aus. Im Rahmen des Assoziierungsabkommens Europa-Mittelmeer haben sich die EU und Israel auf die Liberalisierung des Handels mit Industriezeugnissen verständigt.

Israel wurde als erstes Drittland beim Rahmenprogramm der Gemeinschaft für Forschung und technologische Entwicklung assoziiert. Der Sonderstatus Israels ist auf seine hohe Kapazität in Wissenschaft und Forschung und auf das dichte Netz langjähriger Kooperationsbeziehungen zwischen Israel und der EU im Bereich Wissenschaft und Technologie zurückzuführen.

Außerdem haben die EU und Israel ein Abkommen über die israelische Beteiligung am europäischen Satellitennavigationsprogramm Galileo paraphiert. Dies zeigt unmissverständlich, dass Israel eine engere Einbindung in EU-Programme und -Maßnahmen anstrebt.

Was die Kooperation im Verkehrssektor angeht, so wurden mit der EU bereits erfolgreich Gespräche über ein gemeinsames israelisch-palästinensisches Verkehrsbüro geführt, das bei den praktischen Aspekten der gemeinsamen Verkehrsplanung Unterstützung leisten soll.

Im Bereich der Luftfahrt sind die Märkte der EU und Israels eng miteinander verflochten. Israel hat mit den meisten Mitgliedstaaten bilaterale Luftverkehrsabkommen geschlossen, was den Stellenwert der Luftverkehrsbeziehungen zu diesem wichtigen Nachbarland der Europäischen Union deutlich macht. Mit 4,54 der insgesamt 8,59 Mio. Fluggäste (54 %), die jährlich nach Israel reisen oder aus Israel kommen, steht der EU-Markt an erster Stelle. Umgekehrt ist Israel für die EU der wichtigste Luftverkehrsmarkt im Nahen Osten, mit großem Wachstumspotential. Der Fluggastverkehr zwischen der EU und Israel hat trotz der nicht unproblematischen Sicherheitslage im Zeitraum 1995 bis 2005 mit einer durchschnittlichen Rate von 2,7 % zugenommen. Dieser Wert dürfte sich noch weiter erhöhen, denn die IATA prognostiziert für den Fluggastverkehr zwischen Europa und dem Nahen Osten im Zeitraum 2005-2009 eine durchschnittliche Zuwachsrate von 6,6 %. Die bedeutendsten Märkte im bilateralen Fluggastverkehr sind gegenwärtig Frankreich (661 000 Fluggäste), das Vereinigte Königreich (651 000), Deutschland (626 000), Italien (579 000), Spanien (364 000) und die Niederlande (266 000).

Die Kapazität des Flugverkehrsmarktes EU-Israel verteilt sich insgesamt recht gleichmäßig auf EU- und israelische Luftfahrtunternehmen. Dies liegt vermutlich zum Teil an den bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Israel, die generell die Benennung jeweils nur eines Unternehmens vorsehen und die Kapazitätsvereinbarungen auf den Bedarf beider Unternehmen abstimmen. Bei der Beförderung israelischer Fluggäste über einen EU-Markt handelt es sich offenbar zu einem erheblichen Teil um Durchreiseverkehr in die Vereinigten Staaten im Rahmen der sechsten Freiheit.

Israel ist für Europa auch ein wachsender Tourismusmarkt. Im Jahr 2004 reisten 1,5 Mio. Touristen nach Israel, davon 89 % (1,34 Mio.) per Flugzeug. Dies sind 42 % mehr als 2003, doch nur 56 % des Aufkommens von 2000. Selbst diese bescheidene Erholung lässt auf ein erhebliches Potenzial für ein - je nach politischer Lage - rasches Wachstum schließen. Da die meisten Touristen mit dem Flugzeug eintreffen, wird die Nachfrage nach Flugverkehrsdiensleistungen mit dem Tourismus wachsen. Seit dem Jahr 2000 reisen erheblich mehr israelische Fluggäste ins Ausland als ausländische Fluggäste nach Israel.

## **Der israelische Luftverkehrssektor**

Kennzeichnend für den israelischen Luftverkehrsmarkt ist die beherrschende Stellung von El Al Israeli Airlines. El Al ist das einzige israelische Luftfahrtunternehmen, das Linienflüge von und nach Israel anbietet, wobei Charterfluggesellschaften wie Arkia, Israair und Sun d'Or ebenfalls Kurz- und Mittelstreckenflüge durchführen. Sun d'Or ist eine 100 %ige El-Al-Tochter. Das Leistungsprofil israelischer Fluggesellschaften wird von Punkt-zu-Punkt-Flügen beherrscht.

Für weltweit tätige Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die den Verkehr auf diverse interkontinentale Zielflughäfen verteilen können, ist Israel im Rahmen der 6. Freiheit interessant und ein bedeutungsvoller Herkunfts- und Zielmarkt. Kleineren und/oder neueren Luftfahrtunternehmen, namentlich den neuen Billigfluganbietern, eröffnet Israel selektive Marktchancen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr.

Israel hat mit 21 Mitgliedstaaten und mit einer erheblichen Zahl anderer internationaler Partner bilaterale Luftverkehrsabkommen geschlossen. Israel ist langjähriges Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und hat auch andere wichtige multilaterale Luftverkehrsübereinkommen unterzeichnet. Allerdings ist Israel in seiner Luftverkehrspolitik nach wie vor vorsichtig und konservativ und bislang nicht gewillt, alte Vereinbarungen mit den Mitgliedstaaten zu lockern. Dass die israelische Regierung Interesse an der Aufnahme von Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen mit der Gemeinschaft bekundet hat, ist ein klares Signal dafür, dass ernsthaft über eine Öffnung der Luftverkehrsmärkte gegenüber der EU nachgedacht wird.

Was die regionale Integration der Luftverkehrsmärkte angeht, so hat sich Israel bislang punktuell darum bemüht, seine Beziehungen zu den unmittelbaren Nachbarn und anderen Länder der Region bilateral zu erweitern und zu vertiefen. Durch die schwierige politische Lage in der Region waren diesen Bemühungen jedoch stets enge Grenzen gesetzt. Der EU-Ansatz zur Errichtung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums würde Israel neue Möglichkeiten für die regionale Zusammenarbeit eröffnen, unter anderem die Chance auf eine Angleichung der Regulierung durch hohe gemeinsame Standards für die EU und den Mittelmeerraum.

Im regulatorischen Bereich nimmt Israel seine ICAO-Verpflichtungen sehr ernst und setzt sich aktiv für die Kohärenz und Qualität der internationalen Luftverkehrsrichtlinien ein. Der israelische Luftverkehr entspricht seit jeher höchsten Sicherheitsstandards, und die Luftsicherheit unterliegt den vermutlich strengsten Anforderungen weltweit. Im Umweltschutz legt Israel beispielhaftes Interesse und Verhalten an den Tag. Die Beschäftigten in der israelischen Luftverkehrsbranche genießen ein gutes Sozialschutzniveau und zeichnen sich durch hohe Professionalität aus. Für die Zulassung von Luftfahrtunternehmen gelten strikte Auflagen. Die weitere Freistellung des Luftverkehrs von den Wettbewerbsvorschriften wurde inzwischen zur Diskussion gestellt.

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 durch gegenseitige Anerkennung bietet. Die EASA und Israel haben bereits eine Arbeitsvereinbarung über Lufttüchtigkeitszeugnisse unterzeichnet.

### **3. WEITERER AUSBAU DER BEZIEHUNGEN MIT EINEM WICHTIGEN NACHBARLAND**

Entsprechend den Empfehlungen des interministeriellen Ausschusses hat die israelische Regierung der Kommission im Mai 2007 offiziell vorgeschlagen, Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen aufzunehmen.

Israel nimmt bei den Luftverkehrsdiensten zwischen den Mitgliedstaaten und Israel inzwischen eine liberalere Haltung ein und gewährt besseren Zugang zum israelischen Markt. Neben einer Erhöhung der wöchentlichen Fluganzahl hat sich Israel in einigen Fällen auch bereit erklärt, auf Gegenseitigkeit mehr gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen Flüge zwischen ihrem Mitgliedstaat und Israel zu gestatten. Dies belegt das große Interesse Israels an Luftverkehrsverhandlungen mit der Gemeinschaft, die zu einer weiteren Integration der Märkte führen könnten.

### **4. VORTEILE UND MEHRWERT EINES GEMEINSCHAFTLICHEN VORGEHENS**

Der Zivilluftfahrtsektor (einschließlich Infrastruktur, Luftfahrtunternehmen und sonstiger Akteure aus der Luftfahrtbranche) ist ein maßgebender Bestandteil der europäischen Wirtschaft. Luftfahrtunternehmen erwirtschaften rund 0,6 % der EU-Wertschöpfung und bieten über 400 000 Menschen einen Arbeitsplatz (dies sind 0,4 % aller Beschäftigten im nichtfinanziellen Sektor der gewerblichen Wirtschaft)<sup>2</sup>, während der Sektor insgesamt EU-weit rund 3 Mio. Menschen beschäftigt. Die Schaffung eines Luftverkehrsinnenmarkts seit den frühen neunziger Jahren hat wesentlich dazu beigetragen, den Sektor dynamischer und effizienter zu machen, und hat große wirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile mit sich gebracht. Von 1992 bis 2003 nahm die Zahl der innergemeinschaftlich beflogenen Strecken um mehr als 40 % zu. Die großen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft haben zwischen 1990 und 2002 einen Produktivitätszuwachs von 87 % erfahren.<sup>3</sup> Dennoch dürfte sich das ganze Potenzial des Binnenmarkts erst verwirklichen lassen, wenn die Gemeinschaft als koordinierte Einheit in ihren Luftverkehrsbeziehungen mit Drittländern auftritt, wann immer solche koordinierten Maßnahmen einen Mehrwert für die europäische Luftverkehrsbranche und die Luftverkehrsutzer versprechen. Die Erfahrungen, die die EU dabei gewonnen hat, werden von Drittländern als sehr wertvoll erachtet. Dies gilt umso mehr für Israel, mit dem die EU eine privilegierte Beziehung eingehen möchte.

Die Mitgliedstaaten und Israel haben traditionell restriktive bilaterale Luftverkehrsabkommen mit einem geringen Grad an Marktoffnung und strengen Marktbedingungen für die Luftfahrtunternehmen ausgehandelt. Die meisten Abkommen gestatten noch die Benennung eines einzigen Luftfahrtunternehmens je Land, so dass der Marktzugang faktisch auf zwei Unternehmen beschränkt wird. Außerdem werden die Benennungen und Flugfrequenzen in vielen Fällen auf der Basis von Städtepaaren ausgehandelt, was eine weitere Einschränkung des Marktzugangs mit sich bringt. Das derzeitige System bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Israel verzerrt daher die

---

<sup>2</sup> EUROSTAT, Statistik kurz gefasst, 37/2005, ISSN 1561-4840.

<sup>3</sup> Anhang zur Mitteilung der Kommission „Weiterentwicklung der Luftfahrtäußenpolitik der Gemeinschaft“, KOM(2005) 79 endgültig.

Verkehrsströme und kann verschiedene EG-Luftfahrtunternehmen sowie Verbraucher in manchen Mitgliedstaaten beteiligen. Ein Luftverkehrsabkommen auf Gemeinschaftsebene würde auf allerhöchster Ebene gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft schaffen und es den Fluggästen in allen Mitgliedstaaten ermöglichen, von ähnlichen Bedingungen und mehr Flugverbindungen zwischen der EU und Israel zu profitieren.

Aus einem gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der EU und Israel würde ein erheblicher wirtschaftlicher Nutzen erwachsen. In Anbetracht der geografischen Lage und der seit jeher engen Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen der EU und Israel würden die Marktöffnung und die gegenseitige Anerkennung der Luftverkehrsnormen den Luftverkehrsmärkten zugute kommen.

Als Folge der Marktöffnung würden sich die Reisemöglichkeiten für Fluggäste aus der EU und Israel merklich verbessern. Die Zahl der Direktflüge zwischen der EU und Israel wie auch die Zahl der Flugverbindungen insgesamt dürfte zu einer erheblichen Zunahme der Waren- und Touristenströme zwischen der EU und Israel führen. Ein großer Teil des wirtschaftlichen Nutzens dürfte der europäischen Luftverkehrsbranche und der europäischen Gesamtwirtschaft zugute kommen. Ein gemeinsamer Luftverkehrsraum würde erhebliche neue Marktchancen für Luftfahrtunternehmen in der EU schaffen, die Flüge nach Israel aufnehmen möchten, aber derzeit nicht über die erforderlichen Verkehrsrechte verfügen. Er könnte auch die Einbindung israelischer Luftfahrtunternehmen in bestehende Allianzen gemeinschaftlicher Luftfahrtunternehmen erleichtern und so die Entwicklung integrierter Produkte und besserer Dienstleistungen für die Fluggäste sowie mehr Effizienz durch Skalenerträge ermöglichen.

Es liegt auf der Hand, dass die Öffnung und Integration der Märkte ausgewogen erfolgen und dabei andere wichtige Politikziele berücksichtigt sowie potenziell abträgliche Auswirkungen gemindert werden müssen. Es ist unbedingt sicherzustellen, dass der Prozess der Marktöffnung von einem parallelen Prozess der Regulierungszusammenarbeit und/oder -konvergenz hinsichtlich Aspekten der Flugsicherheit, der Luftsicherheit und des Umwelt-, Beihilfe- und Wettbewerbsrechts begleitet wird, so dass gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein lauterer Wettbewerb auf der Grundlage gleicher Chancen gewährleistet sind. Offene Märkte bedürfen eines Rahmens, der für einen lauteren Wettbewerb und strenge Normen der Flugsicherheit und Luftsicherheit sorgt. Hinsichtlich Umweltfragen muss das Abkommen mit dem Engagement der Gemeinschaft zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung vereinbar sein. Das Abkommen darf die Fähigkeit der EU, regulatorische oder wirtschaftliche Instrumente zur Minderung unerwünschter Nebenwirkungen des Luftverkehrswachstums einzusetzen, nicht beeinträchtigen, insbesondere bezüglich der Luftqualität und Lärmbelastung an Flughäfen und des Beitrags zum globalen Klimawandel.

Es liegt im politischen und wirtschaftlichen Interesse der EU, die Anwendung gemeinsamer Standards, die mit den europäischen Normen kompatibel sind, in ihren Wirtschaftsbeziehungen zu den Mittelmeerpartnern zu gewährleisten (siehe auch Artikel 47 des Assoziierungsabkommens EU-Israel). Dies kann nur durch ein umfassendes Abkommen geschehen, das auf Gemeinschaftsebene ausgehandelt wird und eine gegenseitige Anerkennung der Normen und Verfahren im Luftverkehr vorsieht. Endziel des Abkommens ist die Integration des israelischen

Luftfahrtsektors in einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit der Europäischen Union und die Harmonisierung der Rechtsvorschriften in Schlüsselbereichen des EU-Luftfahrtrechts durch gegenseitige Anerkennung.

Der Vorschlag eines umfassenden Mandats für Verhandlungen mit Israel würde den EU-Nachbarn das Engagement der EU bezüglich der Öffnung der Märkte, der regulatorischen Konvergenz der Sicherheitsnormen und der nachhaltigen Entwicklung ihrer Nachbarn verdeutlichen. Ein Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Israel könnte umfassendere wirtschaftliche Auswirkungen auf den Luftverkehr zwischen der EU und anderen südlichen Nachbarländern der EU haben und die regionale Zusammenarbeit stärken.

Wie aus dieser Mitteilung hervorgeht, hat Israel seine Bereitschaft erklärt, die Integration in einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit der EU in Gang zu setzen. Dies setzt voraus, dass Israel in der Lage ist, seine Luftverkehrsstandards durch gegenseitige Anerkennung mit der EU zu harmonisieren und so einen soliden Rechtsrahmen für die Luftverkehrsbeziehungen zu schaffen.

## 5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

In Anbetracht dessen erachtet es die Kommission als wichtig, Israel eine umfassende verstärkte Zusammenarbeit in der Zivilluftfahrt in Aussicht zu stellen. Das Abkommen mit Israel würde einen ehrgeizigen Rahmen festlegen, innerhalb dessen umfassendere Luftfahrtfragen wie die Regulierungszusammenarbeit in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, Technologie und Forschung ebenso wie Fragen der Ausübung der Geschäftstätigkeit und die industrielle Zusammenarbeit behandelt werden.

Im Zivilluftfahrtsektor bieten sich bedeutende neue Chancen für eine weitere Stärkung der Zusammenarbeit im Verkehrsbereich, die sowohl für Israel als auch die EU von Nutzen ist. Daher sollten sich die Bemühungen jetzt darauf richten, den Luftverkehr zu einem Schlüsselbereich einer engeren Zusammenarbeit zwischen der EU und Israel zu machen und Israel auf diese Weise ein weiteres Beispiel für die Integration in europäische Strukturen und Märkte zu geben. Das Abkommen wird einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums zwischen der Europäischen Union und ihren Partnern im Mittelmeerraum als Schlüsselziel der EU-Luftfahrtäußenpolitik und wichtiges Element der EU-Außenpolitik darstellen.

Ein Luftverkehrsabkommen auf Gemeinschaftsebene kann die israelischen Erwartungen an eine bessere Integration in europäische Luftfahrtstrukturen erfüllen und den Nutzen der Marktöffnung mit der Zusammenarbeit in den Bereichen Regulierung, Technik und Industrie verknüpfen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Unternehmen und Vorteile für die Verbraucher zu erzielen.

Aufgrund des erheblichen politischen und wirtschaftlichen Mehrwerts eines Luftverkehrsabkommens mit Israel könnte es – auf lange Sicht – andere Länder der Region inspirieren und dazu beitragen, die regionale Zusammenarbeit im Nahen Osten zu stärken.

Angesichts dessen schlägt die Kommission die Aushandlung und den Abschluss eines umfassenden offenen Luftverkehrsabkommens mit Israel vor und ersucht den Rat, sie zur Aufnahme von Verhandlungen über ein solches Abkommen zu ermächtigen.

Die Kommission wird bei der weiteren Ausarbeitung und Erreichung der im vorgeschlagenen Beschluss des Rates dargelegten Ziele eng mit den Mitgliedstaaten und allen beteiligten Kreisen zusammenarbeiten.