

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 9.1.2007  
KOM(2006) 871 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION**

**Entwicklung einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik gegenüber Kanada**

## 1. EINLEITUNG

- 1.1 Herkömmlicherweise wird der internationale Luftverkehr in bilateralen Abkommen auf Ebene einzelner Staaten geregelt. Mit den so genannten „Open Skies“-Urteilen des Europäischen Gerichtshofs vom 5. November 2002 zeichnet sich jedoch der Beginn einer Luftfahrtaußenpolitik auf Gemeinschaftsebene ab.

Wie in der Mitteilung „*Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft*“<sup>1</sup> dargelegt wurde, werden Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und bestimmten Drittländern den erheblichen zusätzlichen Nutzen aufweisen, neue wirtschaftliche Möglichkeiten durch die Öffnung der Märkte und Förderung von Investitionschancen zu schaffen. Solche Abkommen werden außerdem am besten geeignet sein, einen lauterer Wettbewerb und hohe Standards in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit und Umweltschutz zu sichern, indem sie Zusammenarbeit und Konvergenz bei der Regulierung fördern.

Die Europäische Kommission hat daher vorgeschlagen, gezielte Verhandlungen aufzunehmen, die auf den Abschluss umfassender Luftverkehrsabkommen in den Hauptregionen der Welt gerichtet sind und die Aussichten für die Förderung der europäischen Industrie und die Gewährleistung eines lauterer Wettbewerbs stärken und gleichzeitig eine Reform der internationalen Zivilluftfahrt bezwecken.

- 1.2 Mit seiner marktorientierten Wirtschafts- und Verkehrspolitik und hohen Regulierungsstandards ist Kanada ein viel versprechender Kandidat für ein Luftverkehrsabkommen der neuen Generation mit der Europäischen Gemeinschaft. Das Luftverkehrsaufkommen zwischen der EU und Kanada hat sich zwischen 2000 und 2005 verdoppelt und Kanada zählt zu den wichtigsten Luftverkehrspartnern der EU. Im Jahr 2005 wurden auf den Strecken zwischen der EU und Kanada 8,5 Mio. Fluggäste befördert<sup>2</sup>.

- 1.3 Die neue kanadische Regierung hat ihre Bereitschaft erklärt, Verhandlungen mit der Europäischen Union über die Liberalisierung der Luftverkehrsbeziehungen aufzunehmen, die derzeit noch durch bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Kanada geregelt werden.

Ein Abkommen mit Kanada über die Liberalisierung des Luftverkehrs wird Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Fluggästen, Versendern, der Fremdenverkehrsbranche und der Wirtschaft allgemein sowohl in der Europäischen Union als auch in Kanada wirtschaftlichen Nutzen bringen. Laut einer von der Kommission in Auftrag gegebenen wirtschaftlichen Studie wäre nach einer Öffnung der Märkte mit über neun Millionen zusätzlichen Fluggästen zu rechnen. Außerdem dürfte ein offener Luftverkehrsraum für die Verbraucher einen Nutzen im Umfang von mindestens 72 Mio. Euro mit sich bringen. Das Abkommen würde ferner die transatlantischen Wirtschaftsbeziehungen festigen und das Luftverkehrsabkommen zwischen den USA und der Europäischen Union ergänzen. Ebenso wichtig ist außerdem, dass das

---

<sup>1</sup> KOM(2005) 79 endg. vom 11.3.2005

<sup>2</sup> Eurostat-Angaben

Abkommen ein Meilenstein auf dem Weg zu einer internationalen Reform des völkerrechtlichen Rahmens für den Luftverkehr sein wird.

- 1.4 Gleichzeitig mit der Vorlage dieser Mitteilung empfiehlt die Kommission daher, der Rat möge die Kommission ermächtigen, im Namen der Europäischen Gemeinschaft ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Kanada auszuhandeln. Auf diese Weise würde die Markttöffnung mit einem parallel dazu erfolgenden Prozess der Regulierungszusammenarbeit und/oder -konvergenz verbunden, besonders in vorrangigen Bereichen wie der Flugsicherheit und Luftsicherheit, dem Umweltschutz, dem Schutz der Fluggäste und der Anwendung der Wettbewerbsregeln zur Gewährleistung gleicher und lauterer Wettbewerbsbedingungen.

## **2. BESTEHENDER RAHMEN FÜR LUFTVERKEHRSDIENSTE ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT UND KANADA**

### **Bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Kanada**

- 2.1 Derzeit wird der Luftverkehr zwischen Kanada und der EU durch 17 bilaterale Luftverkehrsabkommen geregelt. Zwischen Kanada und den 8 übrigen EU-Mitgliedstaaten bestehen derzeit keine Luftverkehrsabkommen<sup>3</sup>.

Die derzeitigen Luftverkehrsabkommen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und Kanada geben Luftfahrtunternehmen, Fluggästen und Versendern nicht die Möglichkeit, alle Vorteile offener Märkte zu nutzen. Außerdem bestehen zwischen diesen Abkommen erhebliche Unterschiede, die somit einen unausgewogenen Rahmen für Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Kanada bilden, da nicht alle Abkommen hinsichtlich der Verkehrsfreiheiten und der erlaubten Kapazitäten gleich liberal sind. Einige Abkommen enthalten nach wie vor Kapazitätsbestimmungen für direkte Verbindungen zwischen Kanada und der EU. Mehrere Abkommen beschränken noch immer die Zahl der Luftfahrtunternehmen, die benannt werden können, und enthalten restriktive Tarifbestimmungen. Diese Unterschiede in den bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten mit Kanada führen zu einer Chancenungleichheit für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft. Die Tarifartikel in Abkommen mit Kanada gehören zu den detailliertesten und komplexesten weltweit. Kanada ist eines der relativ wenigen Länder, die noch eine strenge Kontrolle über die Flugpreise aufrecht erhalten, was zu höheren Kosten für Luftfahrtunternehmen und Verbraucher führt.

- 2.2 Wie die meisten bilateralen Luftverkehrsabkommen enthalten die bestehenden Luftverkehrsabkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Kanada Beschränkungen bezüglich der Staatszugehörigkeit, die vom Europäischen Gerichtshof für unzulässig befunden wurden. Jedes Abkommen zwischen der EU und Kanada muss jedem EU-Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit geben, Flüge nach Kanada von jedem EU-Mitgliedstaat aus durchzuführen, in dem es niedergelassen ist. Der erste Schritt bei den Verhandlungen sollte darauf gerichtet sein, Rechtssicherheit für Luftverkehrsdienste zwischen Kanada und der EU herzustellen.

---

<sup>3</sup> Zypern, Estland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, die Slowakische Republik und Slowenien haben keine bilateralen Luftverkehrsabkommen mit Kanada geschlossen.

## **Der Rahmen für den Luftverkehr in Kanada**

- 2.3 Kanada erwägt seit einiger Zeit die Liberalisierung seiner Luftverkehrspolitik. In den letzten Jahren hat Kanada auf eine offenere Luftverkehrspolitik umgeschwenkt, um Reiseverkehr, Handel und Tourismus zu fördern. Liberale Luftverkehrsabkommen wurden mit den beiden wichtigsten internationalen Märkten geschlossen, den USA und dem Vereinigten Königreich. Das neue im April 2006 mit dem Vereinigten Königreich ausgehandelte Abkommen beseitigte bestehende Tarifrestriktionen, um besser auf die Marktnachfrage reagieren zu können, und gewährte Drittländern Rechte der 5. Freiheit. Jüngste Äußerungen aus der Luftfahrtbranche lassen erkennen, dass sie die Liberalisierung jetzt wesentlich günstiger beurteilt als noch einige Jahre zuvor. Allgemein setzt sich die Erkenntnis durch, dass ein offener transatlantischer Luftverkehrsraum ohne die Beteiligung Kanadas nicht im Interesse der kanadischen Luftfahrtunternehmen wäre<sup>4</sup>.
- 2.4. Es überrascht nicht, dass die USA der wichtigste internationale Luftverkehrspartner Kanadas sind. Laut kanadischen Zahlen gab es im letzten Jahr 18,6 Mio. Reisende zwischen beiden Ländern. 2005 erweiterten Kanada und die USA ihr bestehendes Luftverkehrsabkommen und öffneten den Markt weiter. Das Abkommen gewährte jedoch keine Kabotagerechte (Durchführung von Verkehr zwischen zwei Punkten im jeweils anderen Land) oder für Flüge der 7. Freiheit (selbständige Flüge zwischen zwei Ländern außerhalb des eigenen Landes).
- 2.5 Der Luftverkehrsmarkt in Kanada wird durch Air Canada, das frühere staatliche Luftfahrtunternehmen, beherrscht. Nach der Fusion mit Canadian Airlines im Jahr 1999 stand Air Canada 2004 gemessen an den Passagierzahlen weltweit an 17. Stelle auf der Liste der größten Luftfahrtunternehmen. Air Canada ist Mitglied der Star Alliance und befindet sich im Besitz der Gruppe Air Canada, einer Holding-Gesellschaft, die auch Eigentümer weiterer Tochtergesellschaften von Air Canada ist, z.B. Air Canada Jazz und Air Canada Ground Handling. Air Canada plant eine weit reichende Flottenmodernisierung. Das zweitgrößte Luftfahrtunternehmen in Kanada ist das Billigflugunternehmen WestJet, das 33% des heimischen Marktes in Kanada hält und auch auf dem grenzüberschreitenden Markt aktiv ist. Auf dem internationalen Markt hat das Charterunternehmen Air Transat Linienflüge in die EU aufgenommen und bietet 48 Flüge pro Woche nach Europa von verschiedenen kanadischen Flughäfen an.
- 2.6. Nach den kanadischen Rechtsvorschriften (Canada Transportation Act) müssen mindestens 75% der Stimmrechte eines Luftfahrtunternehmens in kanadischem Besitz und unter kanadischer Kontrolle sein. Ein geringerer Anteil kann durch eine Regierungsverordnung festgelegt werden. Außerdem muss ein Unternehmen „de facto“ von Kanadiern kontrolliert werden. Allerdings werden in Kanada Diskussionen über eine Lockerung der Restriktionen für ausländisches Eigentum und ausländische Kontrolle geführt.
- 2.7. Am Drehkreuz von Air Canada, dem Flughafen von Toronto, werden jedes Jahr über 28,6 Mio. Fluggäste abgefertigt. Die Flughafengebühren in Toronto sind sehr hoch

---

<sup>4</sup> Bericht von McGill/Concordia über eine internationale Luftverkehrspolitik für Kanada. Montreal 2005, S. 298

und machen ihn zu einem der teuersten Flughäfen auf der ganzen Welt. Weitere wichtige Flughäfen sind Ottawa, Montreal, Calgary und Vancouver. Die Flughäfen Kanadas werden auf der Basis langfristiger Leasing-Abkommen von den Flughafenbehörden verwaltet und müssen der Bundesregierung für das Recht zur Erhebung von Gebühren Miete zahlen.

- 2.8 Die Luftfahrtbranche Kanadas kann auf eine lange Tradition zurückblicken und hatte 2002 rund 79 000 Beschäftigte. Der am besten bekannte Flugzeughersteller Kanadas ist das Unternehmen Bombardier (einschließlich der früheren LearJet Corporation), der sich zu einem der beiden wichtigsten Hersteller von düsengetriebenen Regionalflugzeugen weltweit entwickelt hat.
- 2.9 Die kanadische Regulierungsbehörde für den Luftverkehr ist das Verkehrsministerium (Transport Canada), es wird unterstützt von Kanadas nationaler Verkehrsbehörde (CTA), die für die Ausstellung von Genehmigungen zuständig ist. Transport Canada ist zuständig für internationale Beziehungen, Flug- und Flugsicherheit sowie verkehrsbezogene Umweltregulierung. Die Flugsicherung wird von Nav Canada durchgeführt, einem privaten Dienstleistungsanbieter. Im Bereich des Wettbewerbs handelt das Canadian Competition Bureau unter der Aufsicht des Industrieministeriums.

### **3. WEITERER AUSBAU DER BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND KANADA**

- 3.1 Kanada und die Europäische Union pflegen seit langer Zeit eine enge Partnerschaft. Die Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Kanada sind durch gemeinsame Werte und konvergente globale Ziele gekennzeichnet.
- 3.2 1976 unterzeichneten die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft und Kanada ein Rahmenabkommen über wirtschaftliche Zusammenarbeit, die erste förmliche Übereinkunft dieser Art zwischen der EG und einem industrialisierten Partnerland. Die EU und Kanada engagieren sich gleichermaßen für die Wiederbelebung des globalen Wirtschaftswachstums und konzipierten zu diesem Zweck eine neue Art von Handelsabkommen, ein Abkommen zur Förderung von Handel und Investitionen, um Hindernisse auf Regulierungsebene auszuräumen und die Investitionen auf beiden Seiten zu verbessern. In einer gemeinsamen politischen Erklärung und einem 1996 verabschiedeten Aktionsplan kamen beide Seiten überein, die Zusammenarbeit in den Bereichen Flugsicherheit und Flugverkehrsmanagement zu verbessern.
- 3.3 Im Jahr 2005 paraphierten die Europäische Gemeinschaft und Kanada ein Abkommen über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, in dem die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen und Tests im Hinblick auf Lufttüchtigkeit, Umweltschutz, Einrichtungen zur Instandhaltung von Luftfahrzeugen und die Erhaltung der Lufttüchtigkeit verankert wurde.

#### **4. WIRTSCHAFTLICHER NUTZEN EINES UMFASSENDEN LUFTVERKEHRSABKOMMENS ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT UND KANADA**

- 4.1 Im Jahr 2005 wurden im Flugverkehr zwischen der Europäischen Union und Kanada ca. 8,5 Mio. Fluggäste befördert, das sind 9% mehr als 2004. Dies macht Kanada zu einem der größten Langstrecken-Luftverkehrsmärkte für die Europäische Union. Gemessen an der angebotenen Sitzkapazität ist Kanada der fünftgrößte Luftverkehrsmarkt für EG-Luftfahrtunternehmen nach den USA, der Schweiz, der Türkei und Norwegen. Für Kanada ist die EU der zweitwichtigste internationale Luftverkehrsmarkt nach den USA. Während der grenzüberschreitende Luftverkehr mit den USA fast die Hälfte aller Flugreisen nach und von Kanada ausmacht, entfallen auf europäische Länder etwa 27% aller internationalen Flüge Kanadas. Das schließt den europäischen Verkehr über die USA ein. Weitere wichtige Partner sind Australien, Japan, Südkorea und China. Der internationale Verkehr (ohne die USA) nimmt seit 1991 um 5% jährlich zu und hat höhere Wachstumsraten als der grenzüberschreitende Verkehr (nach den USA) und der Inlandsverkehr. Die wichtigsten Katalysatoren für den Markt sind der Tourismus (nach und aus Kanada) sowie intensive Unternehmens- und Handelsbeziehungen beiderseits. Etwa 47% der internationalen Fluggäste nach Kanada und aus Kanada sind Touristen; der Verkehr EU-Kanada umfasst auch bedeutende Anteile an Charterpassagieren im Sommer.
- 4.2 Das Vereinigte Königreich (3,6 Mio. Fluggäste 2005), Deutschland und Frankreich (jeweils 1,5 Mio. Fluggäste) und die Niederlande (750 000 Fluggäste) sind für Kanada die wichtigsten nationalen Märkte in der EU. Auf diese vier Märkte entfallen ca. 74% des gesamten Verkehrs EU-Kanada. Zwischen 2000 und 2005 haben sich die Frequenzen zwischen Kanada und der EU nahezu verdoppelt. Neue Dienste konzentrierten sich besonders auf die neuen Mitgliedstaaten und Mitteleuropa, die Dienste nach den bereits zuvor starken Märkten im Vereinigten Königreich, in Deutschland und Frankreich wuchsen beinahe um das Zweifache. Die Strecke London Heathrow-Toronto steht bei den am meisten beflogenen Strecken weltweit an neunter Stelle. Zwischen kleineren Flughäfen Kanadas und der EU wurden zusätzliche Verbindungen eingerichtet, was sowohl für diese Flughäfen als auch für die Verbraucher von Vorteil war.

#### **Nutzen und zusätzlicher Wert eines gemeinschaftlichen Ansatzes**

- 4.3 Mit seinem modernen Rechtsrahmen und seiner marktorientierten Wirtschafts- und Verkehrspolitik ist Kanada ein offensichtlicher Kandidat für die Vertiefung der Luftverkehrsbeziehungen mit der Gemeinschaft in einem offenen Luftverkehrsraum, sowohl hinsichtlich des Marktzugangs als auch der Regulierungszusammenarbeit und -konvergenz. Eine intensivere Regulierungszusammenarbeit zwischen der EU und Kanada würde den Luftverkehr zwischen der EU und Kanada weiter erleichtern. Kanada hat ebenso wie die EU sehr hohe Standards für Flug- und Luftsicherheit. Es gibt viele Ähnlichkeiten bei den Regulierungskonzepten, deren Integration in ein umfassendes Abkommen zu Effizienzsteigerungen für die Industrie führen dürfte. In Organisation und Regulierung des ATM ähnelt das kanadische System dem europäischen sehr stark. Bei Flug- und Luftsicherheit sollten hohe Standards auf beiden Seiten eine effektive Zusammenarbeit ermöglichen. Das geplante bilaterale Flugsicherheitsabkommen zwischen der Gemeinschaft und Kanada unterstreicht die Bereitschaft beider Seiten, ihre Verfahren und Standards gegenseitig anzuerkennen.

Im Bereich der Flugsicherheit dürfte die Zusammenarbeit mit der kanadischen Behörde für Luftverkehrssicherheit durch das Abkommen gefördert werden.

- 4.4 Die Liberalisierung des Luftverkehrs zwischen Kanada und der EU wäre von besonderem Nutzen für Märkte, die derzeit noch durch restriktive Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Kanada reguliert sind. Sie könnte die bestehenden Kapazitäts- und Preisbeschränkungen beseitigen und damit günstige Bedingungen für die Industrie und die Verbraucher schaffen. Die Beseitigung bestehender geographischer Beschränkungen (begrenzte Anzahl von Punkten) könnte zu einer weiteren Steigerung der Anzahl von Flügen zwischen der EU und Kanada führen. Insbesondere die Beschränkungen im Hinblick auf die Westküste (Vancouver) und mehrere EU-Mitgliedstaaten sollten aufgehoben werden. Auch werden neue Märkte vor allem in Mittel- und Osteuropa zwischen Kanada und den Mitgliedstaaten entstehen, die noch kein Luftverkehrsabkommen mit Kanada geschlossen haben.
- 4.5 Der eindeutige potenzielle Nutzen eines offenen Luftverkehrsabkommens mit Kanada wurde in einer Wirtschaftsstudie durch unabhängige Berater kürzlich bestätigt. Die Ergebnisse zeigen, dass in einem Zeitraum von fünf Jahren nach Öffnung des Marktes mit mehr als 9 Mio. zusätzlichen Fluggästen gerechnet werden kann. Im ersten Jahr dürfte die Zahl der Fluggäste um 500 000 zunehmen. Außerdem könnte ein offener Luftverkehrsraum für die Verbraucher Vorteile in einem Umfang von mindestens 72 Mio. Euro durch geringere Flugpreise bringen und bereits im ersten Jahr zur Schaffung von 3 700 Arbeitsplätzen führen. Die Studie hat bestätigt, dass es der regulatorische und politische Rahmen für den Luftverkehr in Kanada der Gemeinschaft ermöglichen dürfte, ein Musterabkommen mit Kanada zu schließen, das zu einer größeren Regulierungskonvergenz und neuen Chancen für die Branche und Nutzer in der EU führt. Ein offener Luftverkehrsraum mit Kanada würde die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luftfahrtunternehmen auf dem nordatlantischen Markt steigern. Er würde zur Zunahme der Direktflüge zwischen der EU und Kanada sowie zu einer besseren Verteilung des Luftverkehrs führen. Die Studie hob ferner hervor, dass ein offener Luftverkehrsraum es den Luftfahrtunternehmen ermöglichen würde, engere Beziehungen zu den Luftfahrtunternehmen der anderen Seite aufzubauen, und dank der Beseitigung von Investitionsbeschränkungen strategische Investitionen durchzuführen. Derartige Investitionen würden die Möglichkeit neuer Größen- und Verbundvorteile schaffen, die es den Luftfahrtunternehmen der EC ermöglichen würden, Märkte anzuvisieren, die ansonsten nicht wirtschaftlich wären.
- 4.6 Wegen des wirtschaftlichen Nutzens einer Liberalisierung des Luftverkehrs allgemein haben verschiedene beteiligte Kreise häufig betont, wie wichtig eine Reform des Rechtsrahmens für den internationalen Luftverkehr ist, unter anderem der Luftverkehrsdachverband IATA (International Air Transport Association)<sup>5</sup>, der die Interessen der international tätigen Luftfahrtunternehmen vertritt, und die Internationale Handelskammer (ICC)<sup>6</sup>, die die Interessen der Wirtschaft vertritt.

---

<sup>5</sup> IATA Global Press Briefing vom 14. Dezember 2004: "Carriers need the freedom to do business where markets exist."

<sup>6</sup> Siehe die ICC-Empfehlungen zu den Verhandlungen zwischen den USA und der EU zur Öffnung der Luftverkehrsmärkte.



- 4.7 Ganz abgesehen von den ungelöst bleibenden rechtlichen Problemen würde eine Beibehaltung des Status quo den Markt EU-Kanada um die Wachstumsmöglichkeiten bringen, die sich in anderen Fällen bei einer Öffnung des Luftverkehrsmarktes ergeben haben. Die anhaltenden nachteiligen Effekte restriktiver bilateraler Abkommen, auch auf die Preise, würden die Entwicklung einer Reihe von Luftfahrtunternehmen behindern und dadurch zu Verzerrungen im EU-Binnenmarkt führen. Der Markt EU-Kanada könnte sogar von echten Verlusten bedroht sein, da auf den anderen Märkten die Liberalisierung vorangetrieben wird, um das Netz des internationalen Luftverkehrs besser auszunutzen.
- 4.8 Insbesondere könnten Luftfahrtunternehmen der EU gegenüber Luftfahrtunternehmen aus den USA oder Kanada benachteiligt sein, wenn der Markt EU-Kanada nicht im gleichen Umfang geöffnet wird wie die Märkte USA-Kanada und EU-USA. Nach dem jüngsten Abkommen über einen offenen Luftverkehrsraum zwischen Kanada und den USA werden Luftfahrtunternehmen aus den USA über Rechte der fünften und der sechsten Freiheit einen beträchtlichen Zugang zum Markt EU-Kanada erhalten. Die Wettbewerbsposition der Luftfahrtunternehmen aus der EU würde deutlich gestärkt, wenn sie nicht nur uneingeschränkten Zugang zum Markt EU-Kanada, sondern auch zum Markt USA-Kanada erhalten würden. Das geplante Luftverkehrsabkommen EU-USA würde Luftfahrtunternehmen der EU Rechte der fünften Freiheit zwischen den USA und Kanada verschaffen, aber diese Rechte müssen auch von Kanada gewährt werden, wenn Luftfahrtunternehmen aus der EU in der Lage sein sollen, diese Möglichkeiten wirklich zu nutzen. Angesichts der voranschreitenden Integration zwischen den Luftverkehrsmärkten der EU und der USA einerseits und der Luftverkehrsmärkte Kanadas und der USA andererseits wäre es sinnvoll, diese Integration auch auf den Markt EU-Kanada auszudehnen.

## **5. SCHLUSSFOLGERUNGEN: ERHEBLICHER ZUSÄTZLICHER NUTZEN EINES LUFT-VERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER EU UND KANADA**

- 5.1 Kanada hat kürzlich Interesse an Verhandlungen zu einem umfassenden Luftverkehrsabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft gezeigt. Die EU sollte darauf positiv reagieren und sich das Interesse Kanadas zunutze machen. Um die rechtlichen Probleme in bilateralen Luftverkehrsabkommen auszuräumen, sollte vorrangig ein horizontales Abkommen ausgehandelt werden.

Ein modernisierter Rahmen für den Luftverkehr zwischen der EU und Kanada bietet beachtliche neue Möglichkeiten zur Stärkung des Luftverkehrs in einem von gleichen Wettbewerbsbedingungen geprägten Umfeld. Außerdem würde es die bereits hervorragenden wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zwischen der EU und Kanada weiter festigen.

Dem Modell einer Luftverkehrspartnerschaft zwischen der Europäischen Union und Kanada liegt das Bestreben zugrunde, eine Reformagenda auf internationaler Ebene voranzubringen. Das sich daraus ergebende Abkommen über die Liberalisierung des Luftverkehrs zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada würde die bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und EU-Mitgliedstaaten ersetzen und einen modernen Rahmen für Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Kanada schaffen, bei dem der Marktzugang so offen wie möglich ist und die Regulierung einem möglichst hohen Standard entspricht. Es

könnte dadurch als Vorbild für eine erweiterte Luftverkehrspartnerschaft mit anderen Drittländern dienen. Angesichts der geplanten Schaffung eines offenen Luftverkehrsraums zwischen den USA und der EU sollten auch die Luftverkehrsbeziehungen zwischen Kanada und der EU modernisiert werden, damit an die Stelle eines Nebeneinanders teilweise restriktiver bilateraler Abkommen ein voll integriertes Konzept treten kann.

- 5.2 Die Verhandlungen über ein Abkommen über einen offenen Luftverkehrsraum mit Kanada hätten das Ziel, sowohl den Marktzugang als auch Investitionsmöglichkeiten zu öffnen. Die gegenseitige Marktöffnung wurde in den Beziehungen mit Kanada von einigen Mitgliedstaaten bereits vollzogen. Eine Reihe von Abkommen sind jedoch noch immer ziemlich restriktiv. Dieser unausgeglichene Rahmen hat dazu geführt, dass die Chancen zwischen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ungleich verteilt sind, wo doch der Binnenmarkt die Chancengleichheit zwischen allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gewährleisten soll. Die erwarteten wirtschaftlichen Vorteile eines solchen Abkommens wurden in einer Studie kürzlich aufgezeigt. Ein umfassendes Luftverkehrsabkommen auf Gemeinschaftsebene würde den Luftverkehrsbeziehungen der Gemeinschaft mit Kanada eine solide Grundlage geben und gleiche Rechte und Chancen für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft im Luftverkehr mit Kanada sichern.

Außerdem würde ein Abkommen beachtliche neue Marktchancen für Luftfahrtunternehmen in den Mitgliedstaaten eröffnen, die derzeit über keine Rechte im Luftverkehr von und nach Kanada verfügen.

- 5.3 Ein Abkommen zwischen der Europäischen Union und Kanada müsste hohe Standards in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit und Umweltschutz für Luftverkehrsdienste aufrechterhalten und stärken. Im Bereich der Flugsicherheit wurde bereits ein spezielles Abkommen ausgehandelt.

Hinsichtlich Umweltfragen muss das Abkommen mit dem Engagement der EU zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung vereinbar sein. Abgesehen von dem oben dargelegten wirtschaftlichen Nutzen gehen mit dem erwarteten Luftverkehrswachstum auch unerwünschte Nebenwirkungen einher, besonders bei der Luftqualität und der Lärmbelastung an Flughäfen sowie durch den Beitrag zum globalen Klimawandel. Wichtig ist, dass das Abkommen die Fähigkeit der EU nicht einschränkt, rechtliche oder wirtschaftliche Instrumente zur Minderung dieser abträglichen Auswirkungen einzusetzen.

Die Sicherstellung eines lautereren Wettbewerbs ist eine weitere Schlüsselfrage in offenen Luftverkehrsmärkten. Indem durch ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und Kanada ein größeres Maß an Regulierungskonvergenz erreicht wird, würden gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet, so dass Wettbewerbsverfälschungen vermieden werden könnten.

Eine Regulierungskonvergenz kann nur auf Gemeinschaftsebene erreicht werden; Kanada und die Gemeinschaft haben bereits erste Schritte zur Erreichung einer hohen Regulierungskonvergenz getan, und diese Partnerschaft kann schrittweise in Richtung auf einen offenen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Kanada ausgebaut werden. Das Ergebnis der vorgeschlagenen neuen Partnerschaft würde anderen Drittländern ein deutliches Signal geben, sich

dem Trend zu einem flexibleren internationalen Rahmen für den Luftverkehr anzuschließen.

- 5.4 Angesichts dessen empfiehlt die Europäische Kommission daher, der Rat möge die Kommission ermächtigen, Verhandlungen mit Kanada im Hinblick auf den Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens aufzunehmen.
- 5.5 Die Kommission wird bei der weiteren Ausarbeitung und Erreichung der in den Verhandlungsdirektiven dargelegten Ziele eng mit den Mitgliedstaaten und allen beteiligten Kreisen zusammenarbeiten.