



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 8. Dezember 2015
(OR. en)

14992/15

AVIATION 153
CODEC 1668

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	7. Dezember 2015
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2015) 598 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN Eine Luftfahrtstrategie für Europa

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2015) 598 final.

Anl.: COM(2015) 598 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 7.12.2015
COM(2015) 598 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Eine Luftfahrtstrategie für Europa

{SWD(2015) 261 final}

I. EINLEITUNG – DIE LUFTFAHRT AUF DEM WEG ZU NEUEN HÖHEN

1.1 Bedeutung der Luftfahrt für die EU

Die Luftfahrt ist ein starker Motor für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung, Handel und Mobilität in der Europäischen Union. Sie spielt eine entscheidende Rolle für die Wirtschaft der EU und stärkt deren globale Führungsposition. Wir brauchen eine Luftfahrtstrategie, damit die europäische Luftfahrt wettbewerbsfähig bleibt und die Vorteile einer sich rasch weiterentwickelnden Weltwirtschaft nutzen kann. Diese Strategie wird daher einen wichtigen Beitrag zur Verwirklichung der zentralen Prioritäten der Europäischen Kommission leisten.

Der Luftfahrtsektor der EU beschäftigt direkt 1,4¹ bis 2² Millionen Menschen und unterstützt insgesamt 4,8³ bis 5,5⁴ Millionen Arbeitsplätze. Der unmittelbare Beitrag des Luftverkehrs zum BIP der EU beläuft sich auf 110 Mrd. EUR⁵, während die Auswirkungen insgesamt, einschließlich des Tourismus, durch den Multiplikatoreffekt bei 510 Mrd. EUR⁶ liegen. Die Verfügbarkeit interkontinentaler Direktflüge ist für Großunternehmen ein wichtiger Faktor bei der Standortwahl für ihren Sitz in Europa, was sich daraus ableiten lässt, dass eine 10%ige Steigerung beim Angebot von Interkontinentalflügen zu einem Anstieg der Anzahl von Firmensitzen großer Unternehmen um 4 % führt⁷. Nimmt in einem Großstadtgebiet die Zahl der abfliegenden Fluggäste um 10 % zu, steigt die Zahl der lokalen Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor um 1 %⁸.

In den letzten 20 Jahren hat sich die europäische Luftfahrtbranche aufgrund der Liberalisierung des Luftverkehrsbinnenmarkts und der in der EU und weltweit erheblich gestiegenen Nachfrage beträchtlich weiterentwickelt. Flugreisende haben eine Auswahl an Flugreisen zu wettbewerbsfähigen Preisen, wie es sie noch nie gab. Die Anzahl der innerhalb und außerhalb der EU bedienten Strecken, die Häufigkeit der Flüge sowie die Zahl der Fluggäste haben erheblich zugenommen⁹. Billigfluggesellschaften aus der EU gehören inzwischen zu den größten Luftfahrtunternehmen, sowohl gemessen an der Zahl der Fluggäste als auch im Hinblick auf ihren Börsenwert. Auch die europäischen Flugzeughersteller sind wirtschaftlich stark.

Auch im internationalen Luftverkehr außerhalb Europas sind einige bedeutende Entwicklungen zu beobachten, insbesondere ein sehr rasches Wachstum in bestimmten Regionen der Welt. Dies steht in Zusammenhang mit der Verlagerung des Schwerpunkts der Weltwirtschaft nach Osten, vor allem nach Asien¹⁰. Eine Reihe neuer Fluggesellschaften und Flughäfen sind entstanden, die für die europäischen Drehkreuzflughäfen und Luftfahrtunternehmen eine neue große Herausforderung darstellen.

Gleichzeitig müssen trotz des Wachstums in Europa und weltweit im Bereich des Luftverkehrs hohe Standards bei der Flugsicherheit und der Gefahrenabwehr gewahrt werden. Ferner muss der ökologische Fußabdruck des Luftverkehrs verringert werden, und es ist ein Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu leisten. Der Luftverkehr muss also auf nachhaltige Weise wachsen.

1.2 Eine umfassende Strategie für eine wettbewerbsfähigere Luftfahrtbranche

Da der Beitrag der Luftfahrt zur Gesamtleistung der EU-Wirtschaft und ihrer weltweiten Präsenz so bedeutend ist, muss die EU-Luftfahrtbranche unbedingt wettbewerbsfähig bleiben, ihre führende Rolle

¹⁻³⁻⁵⁻⁶ Steer Davies Gleave, Studie über Beschäftigung und Arbeitsbedingungen im Luftverkehr und in Flughäfen, Abschlussbericht 2015.

²⁻⁴ Aviation: Benefits Beyond Borders, Bericht von Oxford Economics für ATAG, April 2014.

⁷ Germa Bèl, Xavier Fageda, Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters - Journal of Economic Geography 8 (2008).

⁸ Jan K. Brueckner, Airline Traffic and Urban Economic Development, Urban Studies, 2003.

⁹ Heute werden mehr als 3500 Strecken zwischen EU-Mitgliedstaaten und mehr als 2500 Strecken zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern bedient (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Kapitel 1, Abschnitt 2).

¹⁰ Der asiatisch-pazifische Raum dürfte das rascheste Wachstum verzeichnen. Auf diese Region dürften bis 2034 40 % des weltweiten Flugverkehrs entfallen (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Kapitel 1 Abschnitt 4).

aufrechterhalten und wachsen können. Europa muss eine Führungsposition in der internationalen Zivilluftfahrt einnehmen und weltweit Vorbild für eine nachhaltige Luftfahrt sein, die eine hohe Dienstleistungsqualität bietet und anspruchsvollen EU-Normen gerecht wird. Mit der vorliegenden Luftfahrtstrategie sollen Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der gesamten Wertschöpfung im EU-Luftverkehr verbessert werden.

Daher hat die Kommission drei Hauptprioritäten festgelegt:

- **Erschließung von Wachstumsmärkten** durch die Verbesserung von Dienstleistungen, Marktzugang und Investitionsmöglichkeiten in Drittländern, wobei faire Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen sind;
- **Überwindung der Grenzen des Wachstums in der Luft und am Boden** durch die Verringerung von Kapazitätsengpässen und die Verbesserung von Effizienz und Vernetzung;
- **Aufrechterhaltung hoher Standards für Flugsicherheit und Gefahrenabwehr in der EU** durch den Übergang zu risiko- und leistungsbezogenen Konzepten.

Vor diesem Hintergrund sind ferner EU-Maßnahmen in folgenden Bereichen erforderlich:

- **Stärkung der Sozialagenda und Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in der Luftfahrt;**
- **Schutz der Fluggastrechte;**
- **Einleitung einer neuen Ära der Innovation und der digitalen Technologien;**
- **Beitrag zu einer krisenfesten Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzstrategie.**

Dieser Luftfahrtstrategie ging eine öffentliche Konsultation¹¹ voraus; ferner gingen Beiträge der EU-Mitgliedstaaten, des Europäischen Parlaments, des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und der Interessenträger ein. Mit allen Beteiligten wurden ausgiebige Gespräche geführt. Die Strategie wird im Einklang mit den Grundsätzen der „besseren Rechtsetzung“¹² vorgelegt, wobei für alle Maßnahmen mit erheblichen Auswirkungen Konsultationen und Folgenabschätzungen durchgeführt werden.

II. DIE EU-LUFTFAHRTBRANCHE MUSS WIEDER EINE VORREITERROLLE ÜBERNEHMEN

2.1 Nutzung des Wachstumspotenzials durch bessere Dienstleistungen und besseren Zugang zu Wachstumsmärkten

Neue Wettbewerber und aufstrebende Märkte

Die europäische Luftfahrtbranche sieht sich einem sich rasch entwickelnden globalen Markt mit neuen Konkurrenten gegenüber, insbesondere durch die Verlagerung des Wirtschaftswachstums in die östlichen Weltregionen. Den neuen Konkurrenten kommen das rasche Wirtschaftswachstum in der gesamten Region (insbesondere in Asien) sowie die Tatsache zugute, dass in ihren Heimatländern die Luftfahrt zu einem strategischen Element der Wirtschaftspolitik wird.

Mit einer jährlichen Wachstumsprognose von 6 % dürfte der Linienpassagierverkehr im asiatisch-pazifischen Raum bis 2034 rascher als in anderen Regionen zunehmen. 2034 wird er 40 % des

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/synopsis-report.pdf>.

¹² Europäische Kommission, Mitteilung „Bessere Ergebnisse durch bessere Rechtsetzung“, COM(2015) 215 vom 19.5.2015.

weltweiten Flugverkehrs ausmachen. China dürfte sich zum weltweit größten Luftverkehrsmarkt entwickeln und die Vereinigten Staaten von Amerika 2023 überholen (gemessen an der Zahl der beförderten Fluggäste¹³).

Anders als in anderen Wirtschaftszweigen gibt es im Luftverkehr eine Reihe von Beschränkungen in Bezug auf Investitionen und den Marktzugang, die ein nachhaltiges, dynamisches Wachstum der Branche behindern. Diese Hindernisse wurden innerhalb der Europäischen Union durch die Schaffung des EU-Luftverkehrsbinnenmarktes weitgehend beseitigt. So gibt es in Europa keine Beschränkung der Verkehrsrechte für Luftfahrtunternehmen der EU, solange sie über eine EU-Betriebsgenehmigung verfügen. Europäische Luftfahrtunternehmen können jedes Ziel in Europa anfliegen und so der Nachfrage der europäischen Flugreisenden gerecht werden. Für Investoren aus der EU gibt es keine Beschränkungen für Investitionen in EU-Luftfahrtunternehmen. Allerdings sind außerhalb Europas sowie im Rahmen internationaler Luftverkehrsdienste und auf Drittlandsmärkten noch sehr häufig Beschränkungen und Hindernisse anzutreffen. So unterliegen europäische Luftfahrtunternehmen nach wie vor Beschränkungen beim Zugang zu Drittlandsmärkten und zu Finanzierungsquellen für Investitionen (vor allem Investitionen im Ausland) sowie bei Fusionen und beim Aufbau großer, vollständig integrierter Luftfahrtkonzerne (bei denen ihre Verkehrsrechte in Frage gestellt werden).

Ehrgeizige Luftfahrtaußenbeziehungen der EU mit Blick auf Wachstumsmärkte

Die Luftfahrtbranche der EU muss die Möglichkeit haben, neue Wachstumsmärkte zu erschließen, auf denen sich in den kommenden Jahrzehnten große wirtschaftliche Chancen ergeben werden. Die geografische Lage ist nicht der einzige Faktor, der den Erfolg internationaler Drehkreuzflughäfen und Luftfahrtunternehmen bestimmt. Die Verfügbarkeit geeigneter Infrastrukturen, die Art der Wirtschafts-, Steuer- und Regulierungssysteme sowie historische und kulturelle Beziehungen und Handelsbeziehungen spielen ebenfalls eine Rolle¹⁴. Diese Parameter können beeinflusst werden, und Europa verfügt über alle Instrumente hierfür.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Aushandlung umfassender Luftverkehrsabkommen mit Drittländern auf EU-Ebene ein wirksames Instrument ist. So hat sich seit der Unterzeichnung des Luftverkehrsübereinkommens der EU mit den Staaten des westlichen Balkans die Anzahl der Fluggäste nahezu verdreifacht. Nach der Unterzeichnung eines Abkommens mit Marokko haben sich die Fluggastzahlen verdoppelt. Seit dem Abschluss der Abkommen mit den USA und Kanada betrug der Zuwachs bei der Anzahl der Fluggäste zwischen der EU und diesen Märkten mehr als 3 Millionen.

Durch die Verfolgung ehrgeiziger Luftfahrtaußenbeziehungen, die die Aushandlung umfassender Luftverkehrsabkommen mit klarem Schwerpunkt auf Wachstumsmärkten beinhaltet, kann die EU einen Beitrag zur Verbesserung des Marktzugangs und der Investitionsmöglichkeiten für europäische Luftfahrtunternehmen in wichtigen internationalen Märkten leisten. So wird die internationale Vernetzung Europas ausgebaut, und die EU-Luftfahrtunternehmen erhalten faire und transparente Marktbedingungen. Wie die Erfahrung innerhalb der EU zeigt, ergeben sich durch die mittels solcher Vereinbarungen erreichte Marktöffnung auch Möglichkeiten für neue Akteure und neue Geschäftsmodelle. Die Kommission wird sich in künftigen Verhandlungen um rasche Fortschritte bemühen, wobei sie darauf achtet, dass ein anhaltendes Wachstum der europäischen Luftfahrtindustrie gewährleistet ist.

Außerdem sollte die EU zur Förderung des weltweiten Handels mit Luftfahrzeugen und zugehörigen Erzeugnissen das Spektrum der bilateralen Flugsicherheitsabkommen ausweiten, mit denen die gegenseitige Anerkennung von Normen für die Sicherheitszertifizierung angestrebt wird. Durch diese Abkommen verringern sich die Transaktionskosten bei Flugzeugexporten beträchtlich, wobei gleichzeitig in den Partnerländern ein hohes Sicherheitsniveau sichergestellt sowie ein Beitrag zur

¹³ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Kapitel 1, Abschnitt 4.

¹⁴ Airports Commission (Vereinigtes Königreich), Abschlussbericht, Juli 2015.

Harmonisierung von Produktnormen weltweit geleistet wird. Die EU hat solche Abkommen mit den Vereinigten Staaten, Brasilien und Kanada bereits abgeschlossen und sollte die Verhandlungen mit anderen wichtigen Partnern in der Luftfahrt, insbesondere China und Japan, fortführen.

Marktzugang auf der Grundlage gleicher Ausgangsbedingungen

Damit die Luftfahrtbranche der EU wettbewerbsfähig bleibt, muss der Marktzugang auf einem Rechtsrahmen basieren, der die Werte und Normen der EU widerspiegelt, wechselseitige Möglichkeiten bietet und Wettbewerbsverzerrungen verhindert.

Da es derzeit keinen internationalen Rechtsrahmen für den Umgang mit unlauteren Geschäftspraktiken in der internationalen Luftfahrt gibt, ist es für die EU wichtig und legitim, sich um die Eindämmung solcher Praktiken zu bemühen und so einen fairen und nachhaltigen Wettbewerb zu gewährleisten. Die Verordnung 868/2004¹⁵ über den Schutz vor Subventionierung und unlauteren Preisbildungspraktiken behandelt diese Frage, wird jedoch in ihrer derzeitigen Form von den Beteiligten nicht als wirksam angesehen. Diese Frage sollte im Rahmen der Verhandlungen über umfassende Luftverkehrsabkommen der EU angesprochen werden. Gleichzeitig sollten die entsprechenden politischen Maßnahmen auf der Ebene der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation intensiviert werden. Darüber hinaus erwägt die Kommission, 2016 zum frühestmöglichen Zeitpunkt neue EU-Maßnahmen zur Bekämpfung unlauterer Praktiken vorzulegen.¹⁶

Bestimmungen über Eigentum und Kontrolle sind ein wesentliches Element des geltenden internationalen Rechtsrahmens. Luftfahrtunternehmen werden für Investoren und internationale Investmentfonds zunehmend interessanter. Die internationalen Regelungen enthalten in Bezug auf Eigentum und Kontrolle jedoch Elemente, die die Staatsangehörigkeit und die Kontrolle betreffen und Ausländer von Investitionen abhalten können.

Ausländische Investoren können in EU-Luftfahrtunternehmen investieren, dürfen jedoch nicht über mehr als 49 % der Anteile verfügen¹⁷. Die Kontrolle über das Unternehmen muss in der EU verbleiben. In den letzten Jahren wurden mehrere umfangreiche ausländische Investitionen in Luftfahrtunternehmen der EU getätigt, was eine Überprüfung der Investitionsvorschriften durch die Zivilluftfahrtbehörden und die Europäische Kommission zur Folge hatte, um sicherzustellen, dass die Kontrolle über EU-Luftfahrtunternehmen sich weiterhin im Einklang mit dem EU-Recht befindet. Mehrere Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Sie zeigen die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen den Behörden und einer gemeinsamen Vorgehensweise bei der Bewertung der „Kontroll“-Kriterien und ihrer ordnungsgemäßen Anwendung.

In Anbetracht der Wirtschafts- und Finanzmacht zahlreicher Luftfahrtunternehmen und der erheblichen von ihnen im Vorfeld aufzubringenden Finanzmittel, wenn sie in einem stark wettbewerbsorientierten Umfeld effizient operieren wollen, sind Relevanz und Bedeutung der Eigentums- und Kontrollanforderungen der Verordnung Nr. 1008/2008¹⁸ sorgfältig zu prüfen. Die Kommission wird auch in Zukunft im Rahmen bilateraler Luftverkehrs- und Handelsabkommen auf der Grundlage einer effektiven Gegenseitigkeit auf die Lockerung der Regeln für Eigentum und Kontrolle hinarbeiten. Dies soll längerfristig auch auf multilateraler Ebene geschehen.

Die Kommission

- empfiehlt dem Rat, **Genehmigungen zur Aushandlung umfassender Luftverkehrsabkommen auf EU-Ebene** mit den folgenden Ländern und Regionen zu erteilen: China, ASEAN (Verband Südostasiatischer Staaten), Türkei, Saudi-Arabien, Bahrain, Vereinigte Arabische Emirate (VAE), Kuwait, Katar, Oman, Mexiko und Armenien;

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 868/2004 vom 21. April 2004, ABl. L 162 vom 30.4.2004, S. 1.

¹⁶ Legislativvorschläge unterliegen den Anforderungen der Kommission an eine bessere Rechtsetzung.

¹⁷ Die EU-Mitgliedstaaten oder Staatsangehörige der Mitgliedstaaten müssen über mehr als 50 % der Anteile des Unternehmens verfügen.

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vom 24. September 2008, ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

- empfiehlt, dass die EU weitere **bilaterale Flugsicherheitsabkommen** mit aufgrund ihrer luftfahrttechnischen Industrie wichtigen Ländern wie China und Japan aushandelt;
- schlägt die Einleitung **neuer Dialoge über den Luftverkehr** mit wichtigen Partnern im Luftverkehrsbereich, z. B. Indien, vor;
- **wird** im Rahmen der Verhandlungen über umfassende Luftverkehrsabkommen der EU **wirksame Bestimmungen für einen fairen Wettbewerb aushandeln** und **Maßnahmen zur Bekämpfung unlauterer Praktiken** von Drittländern und Betreibern aus Drittländern erwägen;
- **schlägt vor, Auslegungsleitlinien** für die Anwendung der Bestimmungen der Verordnung 1008/2008 bezüglich **Eigentum und Kontrolle** von EU-Luftfahrtunternehmen **zu veröffentlichen**, um mehr Rechtssicherheit für Investoren und Luftfahrtunternehmen zu schaffen.

2.2 Überwindung der Grenzen des Wachstums in der Luft und am Boden

Die größte Herausforderung im Hinblick auf das Wachstum der europäischen Zivilluftfahrt ist die Verringerung der Kapazitäts- und Effizienzengpässe, die das Potenzial der europäischen Luftfahrtbranche für nachhaltiges Wachstum und internationale Wettbewerbsfähigkeit stark einschränken und zu Überlastung, Verspätungen und steigenden Kosten führen.

Flughäfen und Flugverkehrsmanagementdienste sind die wichtigsten Infrastrukturen in der Zivilluftfahrt. Qualität, Effizienz und Kosten dieser Dienstleistungen werden für die Wettbewerbsfähigkeit der Branche immer wichtiger. In Europa können Flughäfen und Flugverkehrsmanagementdienste bis zu 33 000 Flüge pro Tag sicher bewältigen. Allerdings ist der europäische Luftraum insgesamt unnötig fragmentiert und seine Verwaltung ineffizient, und die schleppende Umsetzung des Rahmens für den einheitlichen europäischen Luftraum führt zu höheren Kosten für die Luftfahrtunternehmen, was sich unmittelbar auf ihre Wettbewerbsfähigkeit auswirkt. Die geschätzten Kosten der Fragmentierung des EU-Luftraums belaufen sich auf mindestens 5 Mrd. EUR pro Jahr. Eine solch ineffiziente Nutzung des Luftraums verursacht höhere Preise und Verspätungen für Flugreisende sowie einen höheren Kraftstoffverbrauch und höhere CO₂-Emissionen für die Betreiber. Sie behindert außerdem unsere Bemühungen um einen besseren Umweltschutz¹⁹. Darüber hinaus werden an großen europäischen Flughäfen in naher Zukunft Kapazitätskrisen erwartet.

Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums

Der „einheitliche europäische Luftraum“ ist ein konkretes Beispiel dafür, dass die EU eine entscheidende Rolle spielen kann, indem Kapazitäten erhöht, die Sicherheit verbessert und die Kosten gesenkt werden, bei gleichzeitiger Minimierung der ökologischen Auswirkungen des Luftverkehrs. Dies war jedenfalls die ursprüngliche Absicht vor mehr als zehn Jahren, die bis heute noch nicht verwirklicht wurde. Trotz einiger Fortschritte im Hinblick auf ein leistungsfähigeres Netz ist die Zusammenarbeit zwischen den Flugsicherungsorganisationen der Mitgliedstaaten bei weitem noch nicht optimal, und die eingesetzten Technologien sind nicht harmonisiert oder entsprechen nicht dem Stand der Technik. Die EU-Mitgliedstaaten müssen diese Probleme bewältigen, wenn ein echter einheitlicher europäischer Luftraum entstehen soll; dieser ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrssystems. So würden durch ein vollständig optimiertes Flugverkehrsmanagementsystem die Kosten infolge von Ineffizienz (Verspätungen und Umwegstrecken usw.) gesenkt.

Als wichtigen Schritt zur Freisetzung dieses Potenzials für die EU-Luftfahrtbranche fordert die Kommission den Rat und das Europäische Parlament zur Annahme der Vorschläge zum einheitlichen europäischen Luftraum (SES 2 +)²⁰ auf, damit die Wirksamkeit der funktionalen Luftraumblöcke und

¹⁹ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Kapitel 2, Abschnitt 5.1.

²⁰ COM(2013) 409 final und COM(2013) 410 final vom 11.6.2013.

der Netzfunktionen sowie eine rasche Umsetzung der EU-weiten Ziele des Leistungssystems auf der Grundlage eines völlig unabhängigen Leistungsüberprüfungsgremiums gewährleistet sind.

Die effiziente Verwaltung des einheitlichen europäischen Luftraums ist und bleibt eine Priorität der Kommission. Die Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und von Eurocontrol sollten so festgelegt werden, dass sie sich ergänzen, so dass Überschneidungen vermieden und die Kosten gesenkt werden können.

Die Aufgaben des Netzmanagers bei der Koordinierung der Verkehrsflussregelung auf europäischer Ebene werden schrittweise um gemeinsame Dienste erweitert, wodurch die Kosten weiter gesenkt werden. Diese Aufgaben sollten im Hinblick auf eine Branchenpartnerschaft weiterentwickelt werden. Vor diesem Hintergrund soll 2017 der Netzmanager nominiert werden, der nach 2020 tätig werden wird.

Übergeordnete Ziele der technologischen Modernisierung des Flugverkehrsmanagements durch die Umsetzung des Projekts SESAR („Single European Sky Air Traffic Management Research“/ Forschung für das Flugverkehrsmanagement im einheitlichen europäischen Luftraum) sind die Senkung der Kosten des Flugverkehrsmanagements, die Steigerung der betrieblichen Effizienz für die Luftraumnutzer durch weniger Verspätungen, geringeren Kraftstoffverbrauch und kürzere Flugzeiten, die Erhöhung der Kapazitäten und die Verringerung der CO₂-Emissionen. All diese Faktoren werden die ökologischen Vorteile der SESAR-Lösungen erhöhen und sind umfassend mit dem allgemeinen Leistungssystem für das Flugverkehrsmanagement verknüpft.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, technische Lösungen rechtzeitig und koordiniert umzusetzen. Es wurde eine Reihe von Instrumenten hierfür entwickelt, etwa der ATM-Masterplan, gemeinsame Vorhaben und das Errichtungsprogramm. Sie werden durch öffentlich-private Partnerschaften, insbesondere das Gemeinsame Unternehmen SESAR für Definition und Entwicklung und die Partnerschaftsrahmenvereinbarung für die Errichtung von SESAR, umgesetzt. Sowohl die Entwicklungs- als auch die Errichtungstätigkeiten erfordern Finanzmittel in angemessener Höhe. Bisher leistet die EU ihren Beitrag über Programme wie „Horizont 2020“ und die Fazilität „Connecting Europe“.

Im Bereich der Außenbeziehungen wird die Kommission im Hinblick auf eine Verbesserung des Flugverkehrsmanagements weiterhin Kooperationsvereinbarungen zwischen dem Netzmanager und den wichtigsten Partnern der EU unterstützen. Sie wird außerdem Maßnahmen des Gemeinsamen Unternehmens SESAR und des SESAR-Errichtungsmanagements unterstützen. Die EU kann dank SESAR auch auf globaler Ebene eine maßgebliche Rolle spielen, insbesondere im Rahmen der Harmonisierungstätigkeiten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Damit die Kontinuität des Flugverkehrsmanagements gewährleistet ist, muss bei der Verwaltung des europäischen Luftraums ein Mindestleistungsniveau sichergestellt werden, das zumindest Überflüge (Flüge durch den Luftraum eines betroffenen Staates oder Gebiets) ermöglicht, die die geringsten Störungen für das Netz mit sich bringen. In diesem Zusammenhang fördert die Kommission den Austausch empfehlenswerter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten.

Überwindung der Kapazitätsbeschränkungen

Laut Eurocontrol werden die europäischen Flughäfen 2035 aufgrund von Kapazitätsengpässen etwa 2 Millionen Flüge nicht abwickeln können²¹. Mehr als 20 Flughäfen werden für 6 oder mehr Stunden pro Tag vollständig oder nahezu vollständig ausgelastet sein, verglichen mit nur 3 Flughäfen im Jahr 2012, was zu einer weiteren durchschnittlichen flughafenbezogenen Verspätung von 5-6 Minuten je Flug führen wird. Die wirtschaftlichen Kosten dieser Unfähigkeit, der Nachfrage gerecht zu werden,

²¹ Gemäß dem wahrscheinlichsten Szenario von Eurocontrol entspricht dies 12 % der gesamten Nachfrage im Jahr 2035, 240 Millionen Fluggastbewegungen oder der Kapazität von neun Start- bzw. Landebahnen. Es werden Kapazitätsengpässe in 24 Flughäfen in 21 Städten prognostiziert.

werden bis 2035 auf 434 000-818 000 verlorene Arbeitsplätze und einen jährlichen BIP-Verlust zwischen 28 Mrd. EUR und 52 Mrd. EUR²² auf EU-Ebene beziffert.

Diese Prognosen für Kapazitätskrisen in den Flughäfen zeigen, dass trotz eines gut entwickelten und umfassenden Flughafenetztes viele europäische Großflughäfen hochgradig überlastet sind, wodurch ein künftiges nachhaltiges Wachstum des EU- Luftverkehrssystems in Frage gestellt wird. Gleichzeitig werden andere Flughäfen in Europa zu wenig genutzt und verfügen über Überkapazitäten. Daher sind eine optimale Nutzung der bestehenden Kapazitäten und eine langfristige Planung entscheidend, wenn der in Zukunft erwartete Bedarf gedeckt werden soll. Ferner muss auf EU-Ebene die strategische Flughafenplanung verbessert werden. In diesem Zusammenhang begrüßt die Kommission die Arbeit der Beobachtungsstelle für Flughäfen²³, die insbesondere empfohlen hat, in jedem Mitgliedstaat auf der Grundlage von allen angewendeter empfehlenswerter Verfahren Rahmenstrategien für Flughäfen zu erarbeiten, u. a. Gesamtpläne für die wichtigsten Flughäfen. Die Kommission wird auf dieser Grundlage die Flughafenbeobachtungsstelle ersuchen, weiter im Bereich der Flughafenüberlastung tätig zu sein, insbesondere im Hinblick auf Maßnahmen zur Verringerung dieser Überlastung, aber auch mit dem Ziel einer möglichst geringen Fluglärmbelastung der Bevölkerung.

Darüber hinaus fordert die Kommission den Rat und das Europäische Parlament auf, möglichst schnell die überarbeitete Zeitnischenverordnung²⁴ zu erlassen, damit unsere verkehrsreichsten Flughäfen optimal genutzt werden können und die Wirtschaft der EU einen eindeutigen Nutzen daraus ziehen kann²⁵.

Steigerung der Effizienz der Flughafendienste

Leistungsstarke wettbewerbsfähige Flughafendienste (Start- und Landebahnen, Passagierterminals und Bodenabfertigung usw.) sind von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luftfahrtbranche und die von den Fluggästen wahrgenommene Dienstleistungsqualität.

Einige Interessenträger haben die Tauglichkeit des gegenwärtigen Rechtsrahmens bezweifelt, was sich in dem 2014 veröffentlichten Bericht der Kommission²⁶ über die Anwendung der Richtlinie über Flughafenentgelte²⁷ widerspiegelte.

Das Thessaloniki-Forum der Regulierungsstellen für Flughafenentgelte wird seine Bemühungen um eine bessere Anwendung der geltenden Richtlinie fortsetzen und der Kommission seine Feststellungen und Empfehlungen zum Einsatz der Marktmachtbeurteilung als Mittel zur Bestimmung des optimalen Regulierungskonzepts übermitteln. Wenn Flughäfen einem wirksamen Wettbewerb unterliegen, sollte die Höhe der Flughafenentgelte durch den Markt bestimmt werden und es besteht kein Regelungsbedarf. Wenn jedoch Flughäfen keinem wirksamen Wettbewerb unterliegen, kann ein spezifischer Regelungsrahmen noch erforderlich sein. Das Forum von Thessaloniki sollte sich ferner mit der Transparenz der Flughafenentgelte und wirksamen Konsultationen zwischen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen beschäftigen. Anschließend wird die Kommission prüfen, inwieweit die Richtlinie über Flughafenentgelte überprüft werden muss.

Die Bodenabfertigung an Flughäfen umfasst Flughafendienste, die für eine sichere und effiziente Abfertigung der Flugzeuge, z. B. Betankung, Fluggastabfertigung und Luftfahrzeugenteisung, notwendig sind. Die Kommission wird sich weiterhin um eine wirksame Anwendung der bestehenden Richtlinie²⁸ bemühen, wobei der Schwerpunkt auf dem Marktzugang für Bodenabfertigungsdienste auf EU-Flughäfen und der Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Anbieter von

²² Gemeinschaftliche Beobachtungsstelle für Flughafenkapazität und -qualität – 2015.

²³ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Kapitel 2, Abschnitt 5.3.

²⁴ Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009, ABl. L 167 vom 29.6.2009, S. 24.

²⁵ So könnte bereits die Einführung eines Sekundärhandels mit Zeitnischen dazu führen, dass das Luftverkehrssystem der EU weitere 14 Millionen Passagiere pro Jahr abfertigen kann, wodurch jährlich 300 Mio. EUR erwirtschaftet würden.

²⁶ COM(2014) 278 final.

²⁷ Richtlinie 2009/12/EG vom 11. März 2009 (ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11).

²⁸ Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996, ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36.

Bodenabfertigungsdiensten liegt. Die Kommission wird die Richtlinie über Bodenabfertigungsdienste evaluieren und dann entscheiden, ob sie überarbeitet werden muss.

Schließlich sollten die europäischen Flughäfen auch ihre multimodalen Anbindungen verbessern, was die Effizienz des Verkehrsnetzes und die Mobilität der Flug- bzw. Fahrgäste erhöhen würde.

Bessere Verbindungen innerhalb der EU und weltweit

Die öffentliche Konsultation hat eindeutig ergeben, dass die Anbindung (grob definiert als die Anzahl, Häufigkeit und Qualität von Luftverkehrsdiensten zwischen zwei Punkten) für Reisende, Unternehmen und die Wirtschaft im Allgemeinen wichtig ist. Aus Studien²⁹ geht hervor, dass Städte, Regionen oder Länder umso mehr Wachstum erzielen können, je besser Ziele in Europa und anderen Teilen der Welt durch Flugverbindungen erreichbar sind.

Obwohl sich der Vernetzungsgrad der überwiegenden Mehrheit der EU-Flughäfen in den letzten zehn Jahren in beeindruckendem Maße erhöht hat (die europäischen Flughäfen stellen immer noch den größten Teil der Verkehrsverbindungen in Europa bereit), so ist diese Steigerung jedoch nicht selbstverständlich. Insbesondere zeigt die Analyse der verschiedenen Komponenten der Flughafenvernetzung³⁰, dass einige außereuropäische Flughäfen das Spektrum ihrer Verbindungen und ihre Passagierströme in viel größerem Umfang ausbauen konnten. In Bezug auf die Vernetzung unterscheiden sich die europäischen Flughäfen erheblich. Drehkreuzflughäfen bieten Hunderte von Reisezielen an, kleine Regionalflughäfen nur wenige. Dies ist zwar in erster Linie auf die unterschiedlichen nachfrage- und angebotsseitigen Bedingungen (Bevölkerung im Einzugsgebiet, Intensität des angebotsseitigen Wettbewerbs, BIP pro Kopf) zurückzuführen, kann dennoch einen erheblichen Wettbewerbsnachteil für Städte, Regionen und Länder mit einer weniger guten Anbindung mit sich bringen.

Studien, die insbesondere von der Weltbank durchgeführt wurden³¹, haben gezeigt, wie wichtig es ist, den Umfang der den Bürgern einer Stadt, einer Region oder eines Landes zur Verfügung stehenden Luftverkehrsdienste zu beobachten. Für eine fundierte Politikgestaltung ist es von zentraler Bedeutung, auf neutrale und transparente Weise feststellen zu können, wie gut die vorhandene Anbindung ist und/oder welcher Anbindungsgrad gesellschaftlich erwünscht ist. Ferner könnte eine vergleichende Bewertung (Benchmarking) des Umfangs verfügbarer Dienste an EU-Flughäfen mit ähnlichen Nachfrage- und Angebotsbedingungen durchgeführt werden.

Wenn davon auszugehen ist, dass in bestimmten europäischen Regionen durch den Markt allein keine Luftverkehrsdienste in annehmbarem Umfang bereitgestellt werden, können die Mitgliedstaaten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Erwägung ziehen, um Flugverbindungen in und aus unterversorgten Regionen zu gewährleisten. In der Verordnung Nr. 1008/2008³² sind die geltenden Bedingungen festgelegt, mit denen unter anderem eine mögliche falsche Anwendung dieser Verpflichtungen verhindert werden soll. Zwischen 2011 und 2013 wurde eine umfassende Bewertung der Verordnung 1008/2008 vorgenommen. Die Vorschriften für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wurden für angemessen erachtet, Hinweise für die richtige Auslegung jedoch als nützlich angesehen³³.

Die von den Mitgliedstaaten derzeit im Luftverkehrsbereich über die normale Gewinnsteuer hinaus erhobenen Steuern und Abgaben können sich negativ auf die Vernetzung und die Wettbewerbsfähigkeit auswirken. Die Kommission wird ein Verzeichnis dieser Steuern und Abgaben veröffentlichen und ihre Auswirkungen prüfen.

²⁹ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Kapitel 2, Abschnitt 3.

³⁰ direkte, indirekte und weiterführende Verbindungen, Drehkreuzflughäfen – siehe Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Kapitel 2 Abschnitt 3.1.

³¹ <http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-5722>.

³² Siehe Fußnote 18.

³³ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen (SWD(2013) 208 final vom 6.6.2013).

Die Kommission

- fordert das Europäische Parlament und den Rat zur raschen Annahme der Vorschläge zum einheitlichen europäischen Luftraum (SES 2 +) auf und wird weiterhin gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und anderen Interessenträgern auf die vollständige Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums hinarbeiten;
- wird die Notwendigkeit einer Überarbeitung der Richtlinie über Flughafenentgelte prüfen;
- wird mit der Flughafen-Beobachtungsstelle bei der Überwachung von Trends bei der Entwicklung der EU-internen Verbindungen und der Verbindungen von der EU in außereuropäische Länder, der Ermittlung etwaiger Mängel und der Ergreifung geeigneter Maßnahmen zusammenarbeiten;
- wird Auslegungsleitlinien zur Erläuterung der für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen geltenden Vorschriften veröffentlichen.

2.3 Aufrechterhaltung hoher Standards für Flugsicherheit und Gefahrenabwehr in der EU

In den letzten 20 Jahren haben sich die wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Europa erheblich verändert, und die technische Regulierung wurde erfolgreich an diese Änderungen angepasst. Außerdem hat sich die Europäische Agentur für Flugsicherheit in den letzten 10 Jahren zu einer der führenden Flugsicherheitsbehörden in der Welt entwickelt. Das Flugsicherheitssystem der EU trägt nicht nur zu hohen Standards für die Sicherheit, sondern auch dazu bei, dass gleiche Ausgangsbedingungen für die Branche herrschen. Angesichts der vor uns liegenden neuen Herausforderungen gilt es jedoch jetzt, Leistungsfähigkeit und Effizienz des europäischen Luftverkehrsbinnenmarkts auszubauen, damit er auch künftig wettbewerbsfähig ist. Die Anpassung des Regulierungsrahmens ist für diese Bemühungen von zentraler Bedeutung.

Sicherheit und Gefahrenabwehr sind die Voraussetzungen für einen wettbewerbsfähigen Luftfahrtsektor. Angesichts der Tatsache, dass der Luftverkehr in Europa im Jahr 2035 voraussichtlich 14,4 Millionen Flüge verzeichnen wird (das sind 50 % mehr als 2012), besteht das oberste Ziel darin, die derzeitigen hohen Sicherheitsstandards bei zunehmendem Luftverkehrsvolumen aufrechtzuerhalten. So kann der Ausbau des Luftfahrtsektors der EU auch in Zukunft weiterhin unter sicheren Bedingungen erfolgen. Zu diesem Zweck muss das Regulierungssystem besser gerüstet sein, um Sicherheitsrisiken schneller und effektiver ermitteln und eindämmen zu können. Dies kann erreicht werden durch die Einführung eines risiko- und leistungsbasierten Ansatzes für Regulierung und Aufsicht im Bereich der Flugsicherheit, die Schließung bestehender sicherheitstechnischer Lücken sowie die Einbeziehung sonstiger technischer Regulierungsbereiche, die mit der Flugsicherheit enger verbunden sind, wie die Luftsicherheit.

Auch wenn die Sicherheit von zentraler Bedeutung ist, kann sie dennoch nicht isoliert betrachtet werden. Mit dem Rechtsrahmen müssen auch die Bedingungen geschaffen werden, unter denen die Luftfahrtbranche gedeihen und auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleiben kann. Dazu gehören die Integration neuer Geschäftsmodelle und neuer Technologien, wie Elektroantrieb oder Drohnen. Dies erfordert auch ein Regulierungskonzept, bei dem der Verhältnismäßigkeit stärker Rechnung getragen wird, und die Berücksichtigung der Unterschiede bei den Risiken, die mit den verschiedenen Bereichen der Zivilluftfahrt verbunden sind. Schließlich bedeutet es die Abschaffung von Vorschriften und Verfahren, die Zeit und Aufwand verlangen sowie zusätzliche Kosten verursachen, jedoch nicht zur Sicherheit beitragen, als auch solcher, die Innovationstätigkeit und Unternehmertum lähmen. Es besteht auch durchaus die Möglichkeit, stärker auf anerkannte Industrienormen zurückzugreifen. Letztlich entsteht dadurch mehr Flexibilität für die Regulierung, und es kann gleichzeitig das gleiche oder ein höheres Sicherheitsniveau insgesamt erreicht werden kann.

Außerdem lassen sich durch eine bessere Nutzung der vorhandenen Ressourcen auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten Effizienz und Sicherheit verbessern. Zu diesem Zweck sollte ein Rahmen für die Bündelung und gemeinsame Nutzung technischer Ressourcen zwischen den nationalen Behörden und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit eingerichtet werden. Dadurch sollten die Mitgliedstaaten

die Möglichkeit erhalten, auf freiwilliger Basis die Zuständigkeiten für die Durchführung von Rechtsvorschriften der Europäischen Union auf die Europäische Agentur für Flugsicherheit oder einen anderen Mitgliedstaat zu übertragen. So würde die Regulierungszuständigkeit eindeutiger und Überschneidungen würden vermieden. Das längerfristige Ziel sollte eine einzige europäische Luftfahrtbehörde sein.

Viele Unfälle im Luftverkehr, von denen europäische Bürger betroffen sind, ereignen sich außerhalb der EU. Das Streben nach weltweit hohen Sicherheitsstandards auf der Grundlage gemeinsamer von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erlassener Normen muss daher nach wie vor ein entscheidendes Ziel des Handelns der EU sein. Die EU hat ein legitimes Interesse an der Sicherheit ausländischer Luftfahrtunternehmen, die Flüge in die EU anbieten, und von Luftfahrtunternehmen, mit denen EU-Bürger Flüge außerhalb der EU unternehmen. Vor diesem Hintergrund wird die Kommission eine gründliche Bewertung der bestehenden Rechtsvorschriften über die Verhängung von Betriebsuntersagungen³⁴ und der Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt³⁵ starten, um sicherzustellen, dass sie den Zielen der EU auf optimale Weise gerecht werden. Mit Blick auf Effizienz- und Sicherheitsgewinne wird eine enge Zusammenarbeit der Europäischen Verteidigungsagentur und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit gefördert werden.

Die terroristische Bedrohung der zivilen Luftfahrt dürfte in absehbarer Zukunft hoch bleiben. Hohe Standards für die Luftsicherheit sind unerlässlich für das Funktionieren und die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs. Gleichzeitig ist es wichtig, wirksame Sicherheitsmaßnahmen mit Methoden und Technologien zu kombinieren, die die Passagierströme an den Flughäfen erleichtern und Unannehmlichkeiten und Verzögerungen für die Fluggäste auf ein Mindestmaß begrenzen. In diesem Zusammenhang wird die Kommission auch versuchen, neue Wege zu finden, mit denen sich für die Fluggäste die Belastung durch Sicherheitskontrollen senken lässt, insbesondere durch den Einsatz neuer Technologie und durch die Anwendung eines risikogestützten Ansatzes bei uneingeschränkter Achtung der Grundrechte. Ein weiteres wichtiges Instrument zur Optimierung der Kosten der Gefahrenabwehr ist das Konzept der einmaligen Sicherheitskontrolle, mit dem es möglich wird, dass der Fluggast am Abflugort den Sicherheitskontrollen unterzogen wird und danach an den Umsteigeorten auf weitere Sicherheitskontrollen verzichtet werden kann. Die EU wird sich für die gegenseitige Anerkennung und das Konzept der einmaligen Sicherheitskontrolle mit wichtigen Handelspartnern einsetzen, um die Kosten der Gefahrenabwehr, die sich aus Doppelarbeit und Unvereinbarkeit von Sicherheitssystemen ergeben, zu begrenzen.

Wie in vielen anderen Branchen schreitet auch in der Luftfahrt die Digitalisierung in rasantem Tempo voran. Obschon dies viele Vorteile mit sich bringt, so macht es sie auch anfälliger für kriminelle und technische Risiken der Cybersicherheit. Genauso wie bei anderen Risiken für die Flugsicherheit, wird die Kommission die Europäische Agentur für Flugsicherheit auffordern, sich auch mit Cyber-Gefahren zu befassen³⁶, um die auslegungintegrierte Sicherheit zu fördern und die erforderliche Reaktionsfähigkeit bei Notfällen zu schaffen. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit wird hierzu mit anderen zuständigen Stellen zusammenarbeiten.

Die Kommission

- schlägt eine **überarbeitete Grundverordnung zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt** vor, mit der die geltende Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ersetzt wird;
- legt ein **überarbeitetes Dokument zum europäischen Flugsicherheitsprogramm** vor, in dem beschrieben wird, wie das Management der Flugsicherheit in Europa zurzeit geregelt ist.

³⁴ Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Rates vom 14. Dezember 2005 (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15).

³⁵ Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20. Oktober 2010 (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35).

³⁶ Unter Berücksichtigung der Anforderungen im Entwurf der Richtlinie über die Netz- und Informationssicherheit (COM(2013) 48) an das Risikomanagement und die Meldung von Sicherheitsvorfällen, auch im Verkehrssektor.

2.4 Stärkung der Sozialagenda und Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in der Luftfahrt

Die Arbeitsplätze im Luftfahrtsektor der EU hängen von dessen Fähigkeit ab, durch Strukturreformen signifikantes Wachstum zu erreichen. Außerdem ist es von entscheidender Bedeutung, durch gut ausgebildete, qualifizierte und erfahrene Arbeitskräfte die Führungsposition in der Luftfahrt zu wahren. Durch Bildungspartnerschaften zwischen Forschungseinrichtungen, Hochschulen und Unternehmen wird es für Experten leichter, zwischen diesen Sektoren zu wechseln, was letztlich für die Weiterentwicklung der europäischen Luftfahrtbranche sehr nützlich wäre.

Neue Qualifikationen und Kompetenzen, von denen einige noch nicht durchgängig verfügbar sind, (wie die von Drohnenspezialisten und Flugdaten-Analysten) müssen aufgebaut werden. Die Ausbildung sollte Vorrang erhalten. In diesem Zusammenhang wird die Virtuelle Akademie der Europäischen Agentur für Flugsicherheit weiter am Aufbau eines echten europäischen Netzes der Ausbildungseinrichtungen für die Luftfahrt arbeiten. Außerdem sollten gemeinsame Standards für die Kompetenzen von Flugsicherheitsinspektoren festgelegt werden.

Angesichts der Internationalisierung der Branche und des steigenden globalen Wettbewerbs stehen die Luftfahrtunternehmen unter enormem Druck, die Betriebskosten zu senken. Viele Luftfahrtunternehmen der EU – von denen sich einige schwerer als andere damit tun, ihre Tätigkeiten umzustrukturieren – haben Tätigkeiten, die nicht zum Kerngeschäft gehören, ausgelagert und gehen allmählich dazu über, dies auch für Kerntätigkeiten zu tun, um Produktivität und Rentabilität zu erhöhen. Neue Geschäfts- und Beschäftigungsmodelle sind entstanden: Dazu gehören zum Beispiel die Erhöhung der Anzahl der Betriebsstützpunkte, die Einstellung der Flug- und Kabinenbesetzungen durch Agenturen, neue atypische Formen der Beschäftigung oder „Pay-to-fly“-Systeme für die Flugbesatzung. Die kontinuierliche Überwachung und der regelmäßige Austausch von Informationen zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern könnten ebenfalls zu einem besseren Verständnis dieser neuen Trends beitragen und für faire Arbeitsbedingungen in dem Sektor sorgen.

Die Situation hochmobiler Arbeitnehmer, die ihren Betriebsstützpunkt („Heimatbasis“) außerhalb des Gebiets haben, in dem das Luftverkehrsunternehmen zugelassen ist, verdient besondere Aufmerksamkeit. Es ist wichtig, Klarheit darüber zu schaffen, welches Arbeitsrecht anwendbar und welches Gericht bei Streitfällen zuständig ist. Deshalb wird ein praktischer Leitfaden über das anzuwendende Arbeitsrecht und das zuständige Gericht im Rahmen des Europäischen justiziellen Netzes für Zivil- und Handelssachen veröffentlicht werden. Die Kommission wird nach einer entsprechenden Bewertung anhand objektiver Kriterien beurteilen, ob Auslegungsleitlinien oder rechtliche Änderungen für den Luftverkehrssektor erforderlich sind.

Unter diesen Umständen ist ein aktiver und umfassender sozialer Dialog zu den Beziehungen zwischen den Sozialpartnern unverzichtbar. Sobald Vorschriften erhebliche soziale Auswirkungen haben könnten, ist es darüber hinaus besonders wichtig, dass die Interessengruppen, insbesondere auch die Sozialpartner in der Union, angemessen konsultiert werden. Dies gilt auch für die Europäische Agentur für Flugsicherheit, wenn Durchführungsbestimmungen zur Flugsicherheit erarbeitet werden.

Darüber hinaus wird die Kommission bei der Aushandlung umfassender Luftverkehrsabkommen auf EU-Ebene mit Drittländern darauf hinwirken, dass die politischen Maßnahmen und Rechtsvorschriften der jeweiligen Vertragspartei einen hohen arbeits- und sozialrechtlichen Schutz gewährleisten und dass die Möglichkeiten, die sich durch das jeweilige Abkommen ergeben, die inländischen arbeitsrechtlichen Vorschriften und Standards sowie deren Durchsetzung nicht schwächen.

Die Kommission wird

- den sozialen Dialog unterstützen, insbesondere im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog in der Zivilluftfahrt;
- ihre Analyse im Bereich Arbeitsplätze und Beschäftigung in der Luftfahrt mit den Mitgliedstaaten vertiefen und für interessierte Kreise öffnen;
- einen praktischen Leitfaden über das anzuwendende Arbeitsrecht und das zuständige Gericht veröffentlichen, den das Europäische justizielle Netz für Zivil- und Handelssachen herausgeben wird;
- prüfen, ob weitere Klarstellungen hinsichtlich des anwendbaren Rechts und der zuständigen Gerichte für Arbeitsverträge mobiler Arbeitnehmer in der Luftfahrt erforderlich sind.

2.5 Schutz der Fluggastrechte

Das Gesetzgebungsverfahren zur Annahme der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über die Rechte von Fluggästen im Fall der Nichtbeförderung, großer Verspätung und bei Annullierung von Flügen³⁷ ist auch im Jahr 2015 noch nicht abgeschlossen. Die Kommission fordert das Europäische Parlament und den Rat der EU auf, die vorgeschlagenen Änderungen zügig anzunehmen. In der Zwischenzeit sorgt die Kommission für eine strikte Anwendung der mit der Verordnung Nr. 261/2004 verankerten EU-Fluggastrechte durch die nationalen Durchsetzungsstellen und orientiert sich dabei an der Auslegung durch den Gerichtshof der Europäischen Union. In diesem Zusammenhang wird die Kommission Auslegungsleitlinien erlassen, um Bürgern und Luftfahrtunternehmen Anleitungen zur gegenwärtigen Rechtslage an die Hand zu geben, die solange relevant sind, bis die Änderungen in Kraft getreten sind. Die Kommission wird außerdem prüfen, wie die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Durchsetzungsstellen und den für die horizontalen Verbraucherschutzvorschriften zuständigen Behörden weiter ausgebaut werden kann.

2.6. Einleitung einer neuen Ära durch Innovation und digitale Technologien

Innovationen spielen im Luftverkehrssektor eine zentrale Rolle. Sie verbessern die Wettbewerbsfähigkeit und sind Triebfeder für neue Ideen, Marktchancen und Technologien zur Verbesserung der Flugsicherheit und der Leistungsfähigkeit in der Luftfahrt, so dass ein nahtloser Verkehrsmittelwechsel für alle möglich wird. Bei der Entwicklung der nächsten Generation von Technologien und die Förderung des Einsatzes modernster Technologien muss Europa eine Führungsrolle übernehmen. Erreicht werden kann dies durch eine wirksame Bündelung der Kreativität und der finanziellen Ressourcen Europas.

Da Luftfahrzeuge das Herzstück des Luftverkehrs sind, ist eine wettbewerbsfähige Luftfahrtindustrie ausschlaggebend für einen leistungsfähigen Luftfahrtsektor. Die Luftfahrtindustrie ist anerkanntermaßen eine der fünf führenden Spitzentechnologiesektoren in Europa. Auch heute noch sind die Forschungs- und Innovationsanstrengungen ein wesentlicher Faktor für den Erfolg der Luftfahrtindustrie. Die Hersteller von Luftfahrzeugen und ihre Lieferkette haben enorme Anstrengungen unternommen, um den ökologischen Fußabdruck des Flugverkehrs zu verringern, die Sicherheit des Luftverkehrs zu erhöhen, die Betriebskosten zu senken und der steigenden Nachfrage nach neuen Luftfahrzeugen Herr zu werden. Die öffentlich-private Partnerschaft „Clean Sky 2“ ist hierfür ein gutes Beispiel. Weitere Beispiele für diese Anstrengungen sind die Entwicklung fortschrittlicher Fertigungsverfahren, der Einsatz neuer Werkstoffe und Maßnahmen in Übereinstimmung mit der Kreislaufwirtschaft³⁸.

Zertifizierung ist für Forschung und Entwicklung das Tor zum Markt als verpflichtender Garant für die Einhaltung der Sicherheits- und Umweltauflagen. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit

³⁷ Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11. Februar 2004 (ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1).

³⁸ Paket zur Kreislaufwirtschaft.

muss in der Lage sein, die Zertifizierung zeitnah und effizient vorzubereiten und durchzuführen, ohne dass ihre Unabhängigkeit und Unparteilichkeit gefährdet werden.

Daneben sind die Einführung und Optimierung von Informations- und Kommunikationstechnologien für die Flughafenkapazität, die Leistungsfähigkeit und die Qualität der Dienste besonders wichtig. Die EU-Vorschriften für den Vertrieb von Flugtickets im Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme³⁹ sind möglicherweise nicht mehr für den heutigen Markt geeignet. Daher wird die Kommission prüfen, ob eine Überarbeitung der bestehenden Vorschriften angesichts der veränderten Rahmenbedingungen erforderlich ist. Ferner begrüßt die Kommission die Inangriffnahme eines „Big Data“-Projekts⁴⁰ durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit, mit dem eine signifikante Stärkung der Analysekapazitäten und der Austausch großer Datenmengen ermöglicht werden sollen. Dahinter steht das Ziel, die Flugsicherheit durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien zu verbessern.

Drohnen: Ausschöpfung ihres vollen Potenzials

Drohnen sind eine Technologie, die bereits radikale Veränderungen mit sich bringt: Durch sie entstehen Möglichkeiten für neue Dienstleistungen und Anwendungen, aber gleichzeitig auch neue Herausforderungen. Drohnen stellen eine gewaltige Chance dar sowohl für unsere luftfahrttechnische Industrie, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, als auch für die zahlreichen Luftfahrtunternehmen und die Unternehmen außerhalb des Luftfahrtsektors, denen es gelingt, Drohnen in ihre Tätigkeiten einzubinden. Sie werden deren Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit steigern. Die heutigen Vorschriften für die Flugsicherheit sind nicht an Drohnen angepasst. Angesichts der Vielzahl verschiedener Arten von Drohnen, die unter sehr unterschiedlichen Betriebsbedingungen eingesetzt werden, muss zügig ein risikogestützter Rahmen aufgestellt werden. Mit diesem Rahmen wird für deren sicheren Einsatz im zivilen Luftraum gesorgt und Rechtssicherheit für die Branche geschaffen werden. In diesem Zusammenhang werden auch Bedenken in Bezug auf Schutz der Privatsphäre und Datenschutz, Gefahrenabwehr, Haftung, Versicherung und Umweltaspekte berücksichtigt.

Zur Gewährleistung einer sicheren Interaktion mit den bisherigen Luftraumnutzern, für die EU-Vorschriften gelten, und im Hinblick auf die Schaffung eines großen einheitlichen Heimatmarktes, der für kleine und mittlere Unternehmen und für Unternehmensgründungen von besonderer Bedeutung ist, muss dieser Rahmen auf EU-Ebene eingerichtet werden. Aus Sicherheitsgründen müssen alle Drohnentypen, selbst kleine, erfasst werden. Allerdings müssen die Vorschriften in einem angemessenen Verhältnis zum Risiko stehen, damit neue Entwicklungen nicht durch unnötig schwerfällige und kostspielige Regeln und Verfahren gebremst werden. Diese Anforderung entspricht dem Konzept der Kommission für eine bessere Rechtsetzung. Die Kommission wird ferner versuchen, so weit wie möglich auf Industrienormen zurückzugreifen.

Die Kommission

- schlägt einen grundlegenden Rechtsrahmen für die sichere Entwicklung und den sicheren Einsatz von Drohnen als Teil der neuen Grundverordnung für die Flugsicherheit vor, mit der die Verordnung Nr. 216/2008 ersetzt wird;
- wird die Europäische Agentur für Flugsicherheit mit der Abfassung detaillierterer Vorschriften beauftragen, die den Einsatz von Drohnen und die Entwicklung von Industrienormen ermöglichen.

2.7 Beitrag zu einer krisenfesten Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzstrategie

³⁹ Verordnung (EG) Nr. 80/2009 vom 14. Januar 2009 (ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 47).

⁴⁰ Siehe Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Kapitel 5.

Die künftige Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrssektors und seine ökologische Nachhaltigkeit gehen Hand in Hand. Eine regelmäßige und umfassendere Überwachung und Berichterstattung über die Umweltauswirkungen und die Fortschritte bei der Umsetzung der verschiedenen Strategien und Initiativen im Luftverkehrssystem der EU werden dabei helfen, den Kenntnisstand über die Folgen des Sektors für die Umwelt zu erweitern, und einen wertvollen Beitrag für die künftige Entscheidungsfindung leisten. Hohe Umweltstandards müssen gewahrt und im Laufe der Zeit weiter verbessert werden, damit der Ausbau des Luftverkehrs auf nachhaltige Weise erfolgt und schädliche Auswirkungen auf Ökosysteme und Bürger vermieden oder auf ein Mindestmaß begrenzt werden.

Hinsichtlich Flugverkehrsemissionen hat die EU leistungsstarke regulatorische Instrumente geschaffen, beispielsweise das Emissionshandelssystem (EU EHS)⁴¹, mit dem Treibhausgasemissionen, auch aus dem Luftverkehr, eingedämmt werden sollen.

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) spielt bei der Entwicklung einer globalen Lösung zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im internationalen Luftverkehr eine entscheidende Rolle. Die EU unterstützt – mit Hilfe ihrer Mitgliedstaaten, die im Rahmen der ICAO handeln – einen soliden globalen marktgestützten Mechanismus im Hinblick auf ein CO₂-neutrales Wachstum ab 2020, der im Laufe der Zeit überprüft und ab 2020 funktionieren soll, sowie die Annahme einer ersten CO₂-Norm für Luftfahrzeuge. Auf der ICAO-Versammlung im Jahr 2016 sollte Europa versuchen, andere Regionen der Welt einzubeziehen, damit ein wirklich weltweiter Mechanismus entsteht.

Im Einklang mit der Agenda zur Energieunion wird ein wichtiger Beitrag zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs durch laufende Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten im Bereich innovativer „grüner“ Technologien, insbesondere die Entwicklung und Markteinführung fortgeschrittener Biokraftstoffe, geleistet werden. Bislang haben sich die EU-Programme in erster Linie mit der Modernisierung des Flugverkehrsmanagements und der Reduzierung der Umweltauswirkungen („Clean Sky“) befasst. Das Forschungsprojekt zum Flugverkehrsmanagement im einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky ATM Research) wird Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch und eine potenzielle Senkung der CO₂-Emissionen um 50 Millionen Tonnen bewirken. Auch die Industrie hat bereits Initiativen ergriffen. Zudem sollte man sich möglichst auf die Ermittlung bewährter Methoden stützen. Um die Folgen für die Gesundheit des Menschen zu begrenzen, sollte weiter an einer Reduzierung der NO_x-Emissionen von Luftfahrzeugen gearbeitet werden.

Die Umweltbilanz bei der Erbringung von Flugsicherungsdiensten ist inzwischen Teil des Leistungssystems des einheitlichen europäischen Luftraums. Die Leistung des Flugverkehrsmanagementsystems „von Flugsteig zu Flugsteig“ muss in Bezug auf ökologische Ziele verbessert werden, wozu auch die Verringerung von Lärm und Emissionen infolge von Luftfahrzeugbewegungen auf Flughäfen gehört.

Rund 4 Millionen Bürgerinnen und Bürger in Europa sind unmittelbar von Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen betroffen⁴². Mit einer neuen EU-Verordnung über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen wird dafür gesorgt, dass bewährte Verfahren und faktengestützte Entscheidungen über Betriebsbeschränkungen ab Juni 2016 in ganz Europa angewandt werden. Darüber hinaus ist die EU im Begriff, eine neue internationale Lärmschutz-Norm zu übernehmen, die ab 2017 für neue Arten von Großflugzeugen gelten soll. In der Umgebung von Flughäfen ist die Bevölkerung aber nicht nur Lärm, sondern auch schlechter Luftqualität ausgesetzt. Dabei sind ultrafeine Partikel der Faktor mit den größten Auswirkungen auf die öffentliche Gesundheit. Um diesem Problem Herr zu werden, werden die Kommission und die Mitgliedstaaten weiterhin mit der

⁴¹ Richtlinie 2003/87/EG vom 13. Oktober 2003 (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

⁴² <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-1/assessment>.

Industrie und internationalen Partnern in der ICAO daran arbeiten, die Folgen der Luftverschmutzung durch Flugzeuge einzudämmen.

Die Kommission begrüßt die Veröffentlichung eines „European Air Transport Environment Report“ (Umweltbericht für den europäischen Luftverkehr), der von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, Eurocontrol und der Europäischen Umweltagentur verfasst wurde. Damit wird es für die EU, die Mitgliedstaaten und die Branche leichter, über die Umweltleistung des Luftverkehrssektors Bilanz zu ziehen und die Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen und Strategien zu überwachen.

III. DIE LUFTFAHRTSTRATEGIE UND IHRE UMSETZUNG IN DIE PRAXIS SOWIE DIE AUSSICHTEN FÜR DIE ZUKUNFT

3.1 Gemeinsame Anstrengungen gefordert

Die europäische Luftfahrt kann nur wettbewerbsfähig bleiben, wenn alle Akteure des öffentlichen und des privaten Sektors bei der Bewältigung der großen Herausforderungen, die sich der europäischen Luftfahrt gegenwärtig stellen, einen ganzheitlichen Ansatz verfolgen, sich mit ihren Maßnahmen ergänzen und ihr Vorgehen aufeinander abstimmen. Dieser Ansatz ist unverzichtbar, wenn es darum geht, die im Rahmen dieser Strategie vorgeschlagenen Maßnahmen in konkrete Ergebnisse umzusetzen.

Die Mitgliedstaaten und sämtliche Akteure, darunter Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherungsorganisationen, Hersteller und Sozialpartner, müssen ihren Beitrag leisten. Nur mit einer effektiven Zusammenarbeit wird es gelingen, der europäischen Luftfahrt auch künftig zum weltweiten Erfolg zu verhelfen. Dabei kann es zuweilen vorkommen, dass Interessen kollidieren. Wir sollten aber einen Weg finden, als Team zu agieren, wann immer dies möglich ist. Der soziale Dialog, insbesondere im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog in der Zivilluftfahrt, sollten hierbei eine wichtige Rolle spielen.

Auf internationaler Ebene ist Einheit gefragt. Die Europäische Union muss in internationalen Organisationen und gegenüber Drittländern mit einer Stimme sprechen. Neben der Aushandlung umfassender EU-Luftverkehrsabkommen als Eckpfeiler der EU-Luftfahrtaußenbeziehungen wird die Kommission sich weiterhin mit Nachdruck für einen zügigen Abschluss des Verfahrens zur Ratifizierung des überarbeiteten Eurocontrol-Übereinkommens und des EU-Beitrittsprotokolls einsetzen. Sie wird ferner die Tätigkeiten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in den Bereichen Standards für Flugsicherheit und Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement und Umweltschutz uneingeschränkt unterstützen.

3.2 Investitionen in die Luftfahrtforschung

Eine wichtige Triebfeder für die Weiterentwicklung der Luftfahrt – und ihrer Funktion als Wachstumsmotor – werden Innovation und Digitalisierung sein. Die Kommission ist überzeugt, dass angemessene private und öffentliche Investitionen in Technologie und Innovation Europas führende Rolle in der internationalen Luftfahrt sichern werden. Die Europäische Union plant, bis zum Jahr 2020 jährlich 430 Mio. EUR⁴³ in das Forschungsprojekt zum Flugverkehrsmanagement im einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) zu investieren. Schätzungen zufolge können durch die rechtzeitige Einführung von SESAR-Lösungen potenziell mehr als 300 000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Die Kommission unterstützt die Forschung und Innovation im Luftfahrtsektor durch öffentlich-private Partnerschaften, das Forschungsrahmenprogramm „Horizont 2020“, die europäischen Struktur- und Investitionsfonds und den Europäischen Fonds für strategische Investitionen und sorgt dabei dafür, dass die Arbeiten mit der EU-Strategie zur Flugsicherheit in Einklang stehen. Auch sind Forschung und Innovation im Bereich Luftfahrttechnik und fortschrittliche Kraftstoffe von zentraler Bedeutung,

⁴³ Vorgesehener durchschnittlicher Jahresbeitrag im Zeitraum 2014-2020.

wie die Hochrangige Gruppe für die Luftfahrtforschung in ihrem Bericht „Flightpath 2050“ herausgestellt hat. Diese Anstrengungen müssen durch eine effiziente Kombination öffentlicher und privater Mittel untermauert werden. Dazu gehören auf EU-Ebene beispielsweise umfangreiche Beiträge der öffentlich-privaten Partnerschaften, wie etwa „Clean Sky“ und SESAR, die durch direkt im Rahmen von „Horizont 2020“, die europäischen Struktur- und Investitionsfonds und den Europäischen Fonds für strategische Investitionen finanzierte Forschungs- und Innovationsmaßnahmen ergänzt werden.

Die Kommission wird sich weiterhin aktiv um eine effiziente Koordinierung zwischen diesen Instrumenten bemühen und prüfen, wie die Investitionsoffensive für Europa⁴⁴ den Luftfahrtsektor, insbesondere die Entwicklung und Industrialisierung fortgeschrittener europäischer luftfahrttechnischer Produkte und Dienste, unterstützen könnte. Darüber hinaus sind die Entwicklung strategischer Infrastrukturen und die Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr wesentliche Ziele der Darlehenspolitik der Europäischen Investitionsbank im Verkehrssektor⁴⁵.

3.3 Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Luftfahrt hat sich zum Motor für das Wirtschaftswachstum entwickelt: ein leistungsstarker Luftfahrtsektor trägt zu einer gesunden EU-Wirtschaft bei.

Die Europäische Union hat bereits mit der Schaffung des Luftverkehrsbinnenmarkts eine wichtige Wende eingeleitet. Bei der Entwicklung dieses Marktes lag das Ziel darin, die Interessen der Verbraucher zu unterstützen, Handelshemmnisse abzubauen, gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Betreiber zu wahren, Innovationen zu fördern, die höchsten Sicherheitsstandards aufrechtzuerhalten und sämtliche Interessenträger in den Prozess einzubinden.

Diese Grundsätze müssen auch auf weltweiter Ebene verfolgt werden. Der Luftfahrtsektor der EU muss Schritt halten mit dem rasanten Wachstum und Wandel, indem er der Branche der EU und ihren Bürgern den Zugang zu den wichtigsten Wachstumsmärkten ermöglicht. Der Erfolg des EU-Luftverkehrsbinnenmarkts und die Grundsätze und Regeln, auf denen er aufbaut, sollten durch ehrgeizige EU-Luftfahrtaußenbeziehungen und Verhandlungen mit wichtigen Partnern auch auf internationaler Ebene vorangebracht werden.

Ein Vorgehen auf EU-Ebene ist erforderlich, um Kapazitätsengpässe und Effizienzschwierigkeiten zu überwinden, die auf die ineffiziente Nutzung der vorhandenen Ressourcen (Luftraum, Flughäfen) und auf Marktbeschränkungen zurückzuführen sind. Der Luftverkehr muss zu einem integralen Bestandteil des kombinierten Verkehrs werden – mit Blick auf eine bestmögliche Anbindung, die wiederum helfen wird, das Wachstum der europäischen Wirtschaft anzukurbeln.

Die EU sollte Strategien verfolgen, mit denen sich die Investitionen und die Marktbedingungen für die Luftfahrtbranche optimieren und der Regulierungsrahmen verbessern lassen. Gleichzeitig muss es darum gehen, dabei die höchsten EU-Standards für Flugsicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz im Dienste der Bürger aufrechtzuerhalten. Die Kommission ist zudem überzeugt, dass intelligente Investitionen in Technologie und Innovation helfen werden, Europas führende Rolle in der internationalen Luftfahrt zu sichern.

Die erfolgreiche Umsetzung dieser Luftfahrtstrategie wird von der Bereitschaft aller Akteure abhängen, auf kohärente und konsequente Weise zusammenzuarbeiten. Die Luftfahrt ist ein Wirtschaftszweig mit weltweitem Tätigkeitsfeld, alle Teile des EU-Luftfahrtnetzes tragen zur Wertschöpfung bei. Nur mit einem wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Luftverkehrssektor wird es Europa gelingen, seine Führungsposition zu sichern – im Interesse seiner Bürgerinnen und Bürger und der Branche.

⁴⁴ Mitteilung der Kommission – Eine Investitionsoffensive für Europa – COM(2014) 903 final.

⁴⁵ Im Jahr 2011 überarbeitete Darlehenspolitik der EIB im Verkehrssektor: <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lending-policy.htm>

VORLÄUFIGER AKTIONSPLAN ZUR LUFTFAHRTSTRATEGIE

ABSCHLUSS DER INTERINSTITUTIONELLEN VERFAHREN	
2016	Überarbeitung der Zeitnischen-Verordnung (EG) Nr. 545/2009
2016	Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über Fluggastrechte
2016	SES 2 +: Überarbeitung des Rechtsrahmens für den einheitlichen europäischen Luftraum
2016-2017	Abschluss des Verfahrens zur Ratifizierung des Protokolls über den Beitritt der EU zu Eurocontrol
LEGISLATIVVORSCHLÄGE DER KOMMISSION*	
2015	Überarbeitung der Grundverordnung zur Flugsicherheit (EG) Nr. 216/2008, einschließlich der Einführung von Bestimmungen über Drohnen
2016	Maßnahmen zur Bekämpfung unfairer Praktiken (Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004)
DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKTE DER KOMMISSION	
2017	Überarbeitung der Netzfunktionen des Flugverkehrsnetzmanagements, einschließlich der Auswahl des Netzmanagers
2019	Überarbeitung des Leistungssystems („von Flugsteig zu Flugsteig“)
INTERNATIONALE DIMENSION	
2015	Ermächtigungen zur Aushandlung umfassender Luftverkehrsabkommen auf EU-Ebene
2016	Ermächtigungen zur Aushandlung bilateraler Flugsicherheitsabkommen mit China und Japan
2016-2017	Einleitung neuer Luftfahrt-Dialoge mit wichtigen Partnern
LEITLINIEN UND ORIENTIERUNGSHILFEN	
2016	Leitlinien zu Fluggastrechten
2016	Leitlinien zu Eigentum und Kontrolle
2016	Leitlinien zu gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
2016-2017	Bewährte Praktiken für den Mindestumfang der Dienste im Luftraummanagement
EIGNUNGSPRÜFUNG (REFIT)	
2018	Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme (CRS) für den Vertrieb von Produkten von Luftfahrtunternehmen
STUDIEN UND BEWERTUNGEN**	
2017-2018	Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten
2016-2017	Verordnung (EG) Nr. 996/2010 über die Untersuchung von Unfällen im Luftverkehr
2016-2017	Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über die EU-Sicherheitsliste von Luftfahrtunternehmen
2016-2017	Richtlinie 2009/12/EG über Flughafentgelte
2017	Richtlinie 96/67/EG über Bodenabfertigungsdienste

* Legislativvorschläge unterliegen den Anforderungen der Kommission an eine bessere Rechtsetzung.

** Bewertungen können der Ausgangspunkt sein für die Initiierung von Legislativvorschlägen.