

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschlieung zum Memorandum Nr. 2 der Kommission zur Zivilluftfahrt und insbesondere zum Abschluß des Verfahrens der Konsultation des Europäischen Parlaments zu den Vorschlägen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat für

- **eine Entscheidung über bilaterale Abkommen, Vereinbarungen und Abmachungen zwischen Mitgliedstaaten über den Luftverkehr;**
- **einen Vorschlag für eine Verordnung zur Anwendung von Artikel 85 Abs. 3 des Vertrags auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen im Luftverkehr**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- in Kenntnis der Vorschläge der Kommission an den Rat¹⁾,
- vom Rat gemäß Artikel 84 Abs. 2 EWG-Vertrag konsultiert (Dok. 1-164/84),
- in Kenntnis des Memorandums Nr. 2 der Kommission über Fortschritte auf dem Weg zu einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik,
- unter Bezugnahme auf seine früheren Entschließungen zur Luftverkehrspolitik, insbesondere die Entschlieung vom 17. Oktober 1980²⁾ aufgrund des Berichts HOFFMANN zum (ersten) Memorandum der Kommission über die Beiträge der Europäischen Gemeinschaften zur Entwicklung des Luftverkehrswesens (Dok. 1-469/80),
- in Kenntnis der Ergebnisse der am 21. und 22. Februar 1985 vom Verkehrsausschuß durchgeführten Anhörung (Dok. A 2-86/85/Teil B),

¹⁾ ABl. Nr. C 182 vom 9. Juli 1984, S. 1 und 3.

²⁾ ABl. Nr. C 291 vom 10. November 1980, S. 65.

- in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses (Dok. A 2-86/85/Teil A),
- in Erwägung folgender Gründe:
 - A. nach übereinstimmender Auffassung aller vom Verkehrsausschuß angehörten Interessengruppen ist es wünschenswert, das Regelungssystem für die europäische Zivilluftfahrt flexibler zu gestalten;
 - B. eine überwiegende Mehrheit hält, wenn auch mit unterschiedlichen Begründungen, eine Übertragung der auf dem Binnenmarkt der Vereinigten Staaten von Amerika seit 1978 durchgeführten Entregulierung des Luftverkehrs auf die Europäische Gemeinschaft für nicht möglich oder nicht wünschenswert;
 - C. eine Entregulierung des Luftverkehrs stehen in Europa verkehrs- und gesellschaftspolitische Grundsatzentscheidungen, aber auch die wirtschaftlichen und geographischen Rahmenbedingungen entgegen:
 - a) „zur Gewährleistung einer harmonischen Entwicklung des Wirtschaftslebens“ (Artikel 2 EWG-Vertrag) mißt die Verkehrspolitik der Einbindung peripherer, entwicklungsschwacher oder von Krisen betroffener Regionen in das Verkehrssystem Priorität bei;
 - Entregulierung führt aber zu Nachteilen für solche Regionen;
 - b) gesellschaftspolitisch hat die Sicherung des sozialen Friedens mindestens gleichen Rang wie das Prinzip des freien Wettbewerbs;
 - Entregulierung kann aber zu erheblichen sozialen Konflikten führen;
 - c) geographisch ist Europa gekennzeichnet durch eine Konzentration räumlich nahe beieinander liegender Wirtschafts- und Verkehrszentren, die alle in lebhaftem wechselseitigen Austausch miteinander stehen;
 - Entregulierung bringt aber in erster Linie bei gebündelten Verkehren über große Entfernungen Vorteile;
 - d) aus staatspolitischen Gründen würden die meisten Mitgliedstaaten wahrscheinlich unter keinen Umständen zulassen, daß ihre nationale(n) Fluggesellschaft(en) Konkurs anmelden muß (müssen);
 - Entregulierung funktioniert nur dort, wo unwirtschaftliche Betriebe aus dem Markt ausscheiden;
 - D. große Meinungsunterschiede bestehen darüber, wieweit die Reform des Regelungssystems der Zivilluftfahrt gehen sollte; hierüber muß rasch eine klare politische Entscheidung getroffen werden, damit die Luftverkehrswirtschaft eine sichere Grundlage für ihre weiteren Planungen erhält;

- E. auf jeden Fall müssen die Reformen so ausgestaltet werden, daß der regionale Markt, den die in der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) zusammenarbeitenden Staaten Westeuropas im Rahmen des Weltluftverkehrs bilden, nicht durch Einführung unterschiedlicher Regelungen künstlich gespalten wird;
- F. im Rahmen der Zielsetzungen der gemeinsamen Verkehrspolitik und vor allem zur Gewährleistung einer adäquaten Verkehrsbedienung peripherer, wirtschaftsschwacher oder von Krisen betroffener Regionen sollten die Reformen den Luftverkehrsunternehmen größeren kommerziellen Bewegungsspielraum einräumen, damit diese unter dem Druck des Wettbewerbs angespornt werden, ein optimales Dienstleistungsangebot so rationell wie möglich bereitzustellen;
- G. durch geeignete Regelungen muß sichergestellt werden, daß sogenannte „Absaugverkehre“ nicht entstehen;
- H. die in früheren Entschlüssen niedergelegten Grundsätze der gemeinsamen Luftfahrtpolitik haben nach wie vor Gültigkeit; die schrittweise durchzuführenden, der Grundstruktur und den besonderen Bedingungen der weltweiten Zivilluftfahrt angepaßten Reformen müssen die folgenden Zielsetzungen ausgewogen berücksichtigen:
 - a) Verbesserung des Dienstleistungsangebots,
 - b) verbraucherfreundliche und eine angemessene Rendite der Investitionen gewährleistende Tarifgestaltung,
 - c) Gewährleistung vernünftiger Rahmenbedingungen für existenzfähige Fluggesellschaften unter effizientem Management,
 - d) Sicherung des sozialen Friedens in der Luftverkehrswirtschaft, Entwicklung zukunftsorientierter Arbeitsplätze im Rahmen rationeller Betriebsstrukturen,
 - e) Erhöhung der Luftverkehrssicherheit,
 - f) Verminderung von Umweltbelastungen,
 - g) rationeller Energieeinsatz,
 - h) Bestimmung der Rolle des Luftverkehrs im Verhältnis zu anderen schnellen Beförderungsmitteln für mittlere Entfernungen (insbesondere zu dem geplanten europäischen Netz von Hochgeschwindigkeitszügen);
- I. das zweite Memorandum der Kommission zur Zivilluftfahrt hat das Verdienst, daß es über die Grenzen der Gemeinschaft hinaus die Reformdiskussion in der Luftfahrt erneut entfacht und Bewegung auch in verhärtete Positionen gebracht hat; der Inhalt des Memorandums und die einzelnen Vorschläge und Anregungen werden der vom Parlament geforderten Interessenabwägung aber nicht stets gerecht —
 - 1. begrüßt – unbeschadet der in dieser Entschlußung und in der Abstimmung über die Vorschläge der Kommission

zum Ausdruck gebrachten Vorbehalte – das zweite Memorandum der Kommission zur Zivilluftfahrt als wichtigen Schritt auf dem Weg zu einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik;

2. hält im Hinblick auf das Memorandum Nr. 2 die unmißverständliche Klarstellung für geboten, daß die gemeinsame Verkehrspolitik eine Entregulierung des Luftverkehrs nicht zum Ziel hat;

Allgemeine Grundsätze für eine europaweite Reform

3. fordert alle der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) angehörenden Staaten Europas auf, die für die europäische Zivilluftfahrt geltenden Regelungen durch abgestimmte Maßnahmen flexibler zu machen, damit die Luftverkehrsunternehmen größeren kommerziellen Bewegungsspielraum erhalten, um in einem geordneten Wettbewerb ein optimales Dienstleistungsangebot bereitzustellen;
4. weist auf die große Bedeutung, aber auch auf die große Verantwortung hin, die der Europäischen Gemeinschaft – zumal nach der bevorstehenden Erweiterung – innerhalb der ECAC zufällt, und warnt die Gemeinschaft vor Schritten, die zu einer Spaltung im Rahmen der ECAC führen könnten;
5. ist sich der äußerst komplexen Struktur des Luftverkehrs und seiner weitreichenden internationalen Verflechtung bewußt und hält es deshalb für wichtig, bei gemeinsamen Maßnahmen für den Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft die internationalen Auswirkungen auf Drittländer zu berücksichtigen;
6. begrüßt die in der Luftverkehrspolitik begonnene gute Zusammenarbeit mit der Parlamentarischen Versammlung des Europarates als der parlamentarischen Plattform für die ECAC;
7. fordert, daß die bestehende Kooperation zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der ECAC in vollem Umfang angewandt und darüber hinaus erweitert wird, damit in Zukunft die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinschaftsorganen und der ECAC noch verstärkt wird und insbesondere
 - a) in allen Ausschüssen der ECAC neben den Mitgliedsstaaten die Kommission als Hüterin der Gemeinschaftsinteressen an den Beratungen teilnimmt;
 - b) in allen von der Kommission und vom Rat der Europäischen Gemeinschaften in Luftverkehrsfragen gebildeten Ausschüssen ein Vertreter der ECAC an den Beratungen teilnehmen kann;

8. ist der Auffassung, daß die Europäische Gemeinschaft einen gewichtigen Beitrag zur Reform der europäischen Zivilluftfahrt leisten kann, indem sie
 - a) Maßnahmen trifft, die sich nur auf den Verkehr innerhalb der Gemeinschaft auswirken;
 - b) die Weiterentwicklung der zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden bilateralen Abkommen – falls erforderlich durch gemeinsame Regeln – koordiniert;
 - c) Initiativen für Maßnahmen ergreift, die von der Gemeinschaft bzw. ihren Mitgliedstaaten in inhaltlicher und zeitlicher Abstimmung mit den anderen Vertragsstaaten der ECAC getroffen werden sollten;
9. warnt aber vor Bestrebungen, die nur scheinbar zu Fortschritten auf dem Weg zu einer gemeinsamen Luftfahrtspolitik führen, und ist insbesondere der Auffassung, daß
 - a) Luftverkehrsabkommen mit Drittländern weiterhin von den Mitgliedstaaten abgeschlossen werden sollten, weil die hierbei jeweils eine Rolle spielenden vielfältigen politischen Interessen besser direkt zwischen den einzelnen Staaten ausbalanciert werden können;
 - b) die Durchführung des Gemeinschaftsrechts auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt Sache der Mitgliedstaaten sein sollte, damit seine positiven Auswirkungen auf die Produktivität der Luftfahrtunternehmen nicht durch Entstehung einer neuen Bürokratie in Frage gestellt werden;

Luftfahrtspolitik für die Regionen der Gemeinschaft

10. sieht es verkehrspolitisch als vordringlich an, daß innerhalb der Gemeinschaft die Flugverbindungen zwischen den verschiedenen Regionen über die Binnengrenzen hinweg verbessert werden;
11. fordert die Mitgliedstaaten auf, ab sofort alle nach den bilateralen Luftverkehrsabkommen bestehenden Ermessensspielräume für die Erteilung einer Genehmigung zu nutzen, wenn eine Fluggesellschaft, die die erforderliche Gewähr für die Sicherheit und Dauerhaftigkeit des Dienstes bietet, einen Liniendienst zwischen einem Regionalflughafen und einem beliebigen Flughafen in einem anderen Mitgliedstaat eröffnen will;
12. begrüßt die im Jahre 1984 zwischen dem Vereinigten Königreich und einerseits den Niederlanden, andererseits der Bundesrepublik Deutschland und die im Jahre 1985 zwischen dem Vereinigten Königreich und Luxemburg getroffenen Vereinbarungen;
13. fordert alle Mitgliedstaaten auf zu prüfen, ob sie ähnliche, gegebenenfalls mit Rücksicht auf abweichende wirt-

schaftliche Gegebenheiten modifizierte Vereinbarungen treffen können;

14. fordert die Kommission auf, unverzüglich einen Vorschlag für eine Richtlinie der Gemeinschaft auszuarbeiten, wonach die Mitgliedstaaten im grenzüberschreitenden Linienflugverkehr innerhalb der Gemeinschaft

- soweit Fluggerät mit höchstens 50 Sitzplätzen zum Einsatz kommt und
- mit Ausnahme der Strecken zwischen Flughäfen der Kategorie 1

jeder Fluggesellschaft aus der Gemeinschaft den Zugang zum Markt ermöglichen und jede gewünschte Route und Anzahl von Flügen genehmigen müssen, sofern gewährleistet ist, daß

- der betreffende Liniendienst unter Beachtung des allgemeinen Tarifsystems über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren aufrechterhalten wird und
- das betreffende Unternehmen in bezug auf Sicherheit, Zuverlässigkeit und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit höchsten Anforderungen gerecht wird;

15. fordert die Kommission auf, möglichst bald den Erfahrungsbericht gemäß Artikel 13 der Richtlinie über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs³⁾ auszuarbeiten, damit der Rat fristgemäß vor dem 1. Juli 1986 über eine Ausweitung dieser Richtlinie beschließen kann;

Marktzugang (ohne Beschränkung auf Regionalverkehre)

16. unterstützt grundsätzlich die Anregung der Kommission, daß die Mitgliedstaaten die zwischen ihnen bestehenden Luftverkehrsabkommen in der Weise ändern oder handhaben sollen, daß jeder Mitgliedstaat mehr als eine Gesellschaft für den Betrieb der vereinbarten Liniendienste designieren kann;
17. fordert, daß die Mitgliedstaaten im Interesse der Aufrechterhaltung des Niveaus des europäischen Linienflugverkehrs nur solche Gesellschaften designieren, die in bezug auf die Sicherheit und die Regelmäßigkeit der Verkehrsbedienung allen Anforderungen genügen und deren Geschäftsbetrieb auf Dauer ausgerichtet ist;
18. lehnt die Überlegungen der Kommission, im Charterflugverkehr den Verkauf von „seat-only“-Tickets sowie die Beförderung von Post und Fracht zuzulassen, entschieden ab, weil dies eine Vermischung der nach völlig unterschiedlichen Kalkulationsgrundsätzen arbeitenden Linien- und Charterflugdienste bedeuten würde;

³⁾ Richtlinie 83/416/EWG des Rates vom 25. Juli 1983, ABl. L 237 vom 26. August 1983, S. 19.

Marktbeeinflussung durch bilaterale Abkommen

19. stimmt der Kommission zu, daß bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten den Linienfluggesellschaften nicht länger den Abschluß von Vereinbarungen über die Kapazitäts- und Einnahmeverteilung zur Pflicht machen sollen und daß die Mitgliedstaaten – vorbehaltlich gewisser Schutzmaßnahmen – grundsätzlich jede von einer designierten Gesellschaft eines anderen Mitgliedstaates gewünschte Kapazität genehmigen sollen;
20. hält es für zweckmäßig, daß auf Gemeinschaftsebene eine Flexibilitätszone eingeführt wird, innerhalb derer die Unternehmen in eigener Verantwortung über die einzusetzenden Kapazitäten entscheiden;
21. hält es deshalb für notwendig, daß ein Mitgliedstaat Kapazitätswünsche von Fluggesellschaften aus anderen Mitgliedstaaten dann und nur dann ablehnen kann, wenn dieser Mitgliedstaat unter Berücksichtigung der spezifischen Marktbedingungen zu dem Ergebnis gelangt, daß die gewünschten Kapazitäten die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Liniendienste der von ihm designierten Fluggesellschaft(en) spürbar beeinträchtigen würden;
22. weist auf die Gefahr hin, daß eine effiziente Fluggesellschaft von einer ineffizienten Fluggesellschaft aus einem Markt ausgeschlossen werden kann, wenn letztere auf dem betreffenden Markt große (z. B. anderweitig überschüssige) Kapazitäten unter Beschränkung auf Deckung der Grenzkosten einsetzt; das Ergebnis eines solchen Verdrängungswettbewerbs wäre, daß die betreffende Verkehrsdienstleistung zu höheren gesamtwirtschaftlichen Kosten erbracht würde;
23. weist darauf hin, daß mögliche Kapazitätsschritte von 5 % p. a. keinen Verdrängungswettbewerb darstellen;

Zusammenarbeit der Linienfluggesellschaften

24. stellt fest, daß die Qualität der europäischen Liniendienstleistungen zu einem guten Teil auf der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Fluggesellschaften beruht;
25. ist deshalb mit der Kommission der Auffassung, daß für bestimmte herkömmliche Formen dieser Zusammenarbeit, wie Vereinbarungen über die Aufteilung von Kapazitäten, Einnahmen, Tarifkonsultationen und Betriebsgemeinschaften (joint ventures), Gruppenfreistellungen von dem Verbot des Artikels 85 Abs. 1 EWG-Vertrag ausgesprochen werden sollten, sofern durch in der Freistellungsverordnung festgelegte Mindestvoraussetzungen sichergestellt ist, daß hierdurch der Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften nicht unmöglich gemacht wird;

26. hält es aber für erforderlich, daß die Kriterien, nach denen die Gruppenfreistellungen zu erteilen sind, ähnlich wie im Falle der landgebundenen Verkehrsarten⁴⁾ nach Konsultation des Europäischen Parlaments in einer Verordnung des Rates festgelegt werden, damit die Kommission über klare Richtlinien für die verwaltungsmäßige Durchführung verfügt;
27. sieht es im übrigen angesichts der Implikationen des weltweiten Luftverkehrs als realistischen Schritt an, daß die Kommission die Vorschriften zur Anwendung der Artikel 85 ff. EWG-Vertrag auf den Flugverkehr zwischen Mitgliedstaaten beschränkt; eine extraterritoriale Anwendung ihres Luftfahrtrechts sollte die Europäische Gemeinschaft von vornherein eindeutig ausschließen;
28. fordert, daß wegen der Komplexität des Gesamtsystems Luftfahrt auf die Hilfsdienste, die in direktem Zusammenhang mit dem Flugverkehr stehen, nicht die Verordnung Nr. 17, sondern diejenigen Bestimmungen angewendet werden, die der Rat für die Durchführung von Artikel 85 EWG-Vertrag im Bereich des Luftverkehrs erlassen wird⁵⁾;

Flugtarife

29. befürwortet Reformen, die – unter Ausschluß unlauterer und ruinöser Praktiken – einen geordneten Preiswettbewerb im europäischen Linienflugverkehr ermöglichen, um die Unternehmen zu einem kostenbewußten Wirtschaften anzuhalten;
30. anerkennt das Interesse der Luftverkehrsnutzer, im Rahmen eines übersichtlichen und unverständliche Schwankungen ausschließenden Tarifsystems in den Genuß preisgünstiger Flugpreise zu gelangen; weist aber darauf hin, daß im Interesse der Gesamtheit der Verbraucher der Flugverkehr seine Kosten decken und eine angemessene Rendite der Investitionen sicherstellen muß;
31. hält es für unverzichtbar, daß das Tarifsystem den Fluggesellschaften die Erzielung angemessener Einnahmen gestattet, damit sie
 - a) die Anschaffung von modernem Fluggerät finanzieren können, das in bezug auf Sicherheit, Vermeidung von Umweltbelastungen und rationellen Energieeinsatz dem höchsten Stand der Technik entspricht;
 - b) ihren Mitarbeitern im Interesse der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Liniendienste eine höchstqualifizierte Ausbildung anbieten können;

⁴⁾ Siehe Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, ABl. Nr. L 175 vom 23. Juli 1968, S. 1; insbesondere Artikel 4 und 5.

⁵⁾ Siehe Vorschlag der Kommission, ABl. Nr. C 317 vom 3. Dezember 1982, S. 3.

- c) durch eine Mischkalkulation auch auf verkehrsschwachen Strecken eine befriedigende Verkehrsbedienungsleistung anbieten können;
32. nimmt die im Memorandum Nr. 2 vorgelegten Änderungen des Vorschlags der Kommission für eine Richtlinie des Rates über Tarife im Linienflugverkehr zur Kenntnis;
33. hält den Vorschlag in seiner jetzigen Fassung nicht für praktikabel, da er u. a. zu einer Zersplitterung des europäischen Luftverkehrssystems und zunehmenden staatlichen Eingriffen in geschäftliche Angelegenheiten führen und das linienübergreifende Flugverkehrssystem gefährden kann, das ein grundlegendes Element für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs in Europa darstellt;
34. nimmt mit Befriedigung die Anstrengungen der IATA zur Kenntnis, die Verfahren der multilateralen Tarifkoordination flexibler zu gestalten und zu beschleunigen, insbesondere das im Herbst 1984 vorgestellte Aktionspaket für die Tarifreform und die von der IATA im Oktober 1984 angenommene vorläufige Grundsatzerklärung über Tarifzonen in Europa;
35. weist darauf hin, daß die in der AEA und der IATA zusammenarbeitenden Fluggesellschaften zur Zeit ein praxisorientiertes Konzept für ein europäisches Tarifzonensystem entwickeln;
36. fordert den Rat auf, das Ergebnis dieser Arbeiten in seine Beratungen über den Kommissionsvorschlag einzubeziehen;
37. empfiehlt als ersten praktischen Schritt, daß die Mitgliedstaaten der ECAC ihr Abkommen aus dem Jahre 1967 über die Schlichtung von Tarifstreitigkeiten überarbeiten und vor allem die vorgesehenen Verfahrensfristen abkürzen;

Beihilfen

38. begrüßt die Bestrebungen der Kommission, parallel mit der Intensivierung des Wettbewerbs die Kontrolle staatlicher Beihilfegewährung an die Luftverkehrsunternehmen zu verschärfen, weil nur so die Entstehung eines Subventionswettkampfs verhindert werden kann;
39. ist sich bewußt, daß eine effiziente Begrenzung der Beihilfengewährung gerade in kritischen Fällen politisch nicht durchsetzbar ist, weil es wegen der Bedeutung der nationalen Fluggesellschaften für ihre Heimatstaaten bei den meisten, wenn nicht sogar bei allen Mitgliedstaaten unvorstellbar ist, daß sie es zulassen würden, daß ihre Fluggesellschaft den Betrieb einstellt;

40. fordert die Kommission auf, geeignete Vorschläge auszu-
arbeiten, damit die parlamentarische Kontrolle der Beihil-
fengewährung verbessert wird;
41. ist sich bewußt, daß hierbei zur Wahrung von Betriebs-
geheimnissen die Detailinformationen nur in vertrauli-
cher Sitzung des zuständigen Ausschusses erörtert wer-
den können; muß sich aber vorbehalten, nach gewissen-
hafter Rechtsgüterabwägung zwischen dem Schutz der
Unternehmensinteressen und dem Interesse der Allge-
meinheit an der Aufklärung unhaltbarer Zustände ein-
zelne Informationen an die Öffentlichkeit weiterzugeben;

Harmonisierung sonstiger Wettbewerbsbedingungen

42. ist der Auffassung, daß eine europäische Luftverkehrs-
politik ausgewogen sein und nicht die Bedürfnisse einer
Interessengruppe auf Kosten einer anderen begünstigen
sollte;
43. ist der Auffassung, daß das Memorandum Nr. 2 der Har-
monisierung der Ausgangsbedingungen für den Wettbe-
werb und vor allem den Auswirkungen ihrer Vorschläge
auf die Arbeitnehmer nicht die angezeigte Aufmerksam-
keit widmet;
44. fordert die Kommission auf, mit den Sozialpartnern in
ernsthafte Konsultationen darüber einzutreten, wie im
Rahmen einer Reform der europäischen Zivilluftfahrt den
Interessen der Arbeitnehmer angemessen Rechnung
getragen werden kann; hierbei sollte insbesondere die
Zweckmäßigkeit einer Gemeinschaftsregelung über die
Flugdienst- und Ruhezeiten geprüft werden; zur Verbes-
serung der Konsultation wird ein paritätischer Ausschuß,
bestehend aus den beteiligten Sozialpartnern, gebildet;
45. fordert die Kommission ferner auf, Gemeinschaftsmaß-
nahmen in folgenden Bereichen vorzubereiten, in denen
zum Teil noch echte Kostensenkungen möglich sind, die
an die Verbraucher weitergegeben werden können:
 - a) einheitliche Anwendung der technischen Anhänge zu
den ICAO-Abkommen durch die Mitgliedstaaten;
 - b) gegenseitige Anerkennung von Befähigungsnachwei-
sen im Flugverkehr;
 - c) Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen bei den
Gebühren für den Flughafenbetrieb und die Flugsiche-
rung;
 - d) Angleichung der steuerlichen Belastung der Luftfahrt-
unternehmen in den verschiedenen Mitgliedstaaten;
 - e) Neuordnung der Luftverkehrsstraßen zur Vermeidung
zeit- und energieraubender Umwege;
 - f) Abbau überflüssiger militärischer Beschränkungen auf
den Flugrouten mit dem Ziel einer Koordinierung bzw.

Integration der zivilen und militärischen Luftverkehrskontrollen;

Diskriminierungsverbot

46. hält das von der Kommission vorgeschlagene Verbot, daß die Mitgliedstaaten Fluggesellschaften aus anderen Mitgliedstaaten nicht ungünstiger stellen dürfen als inländische Gesellschaften, in der Europäischen Gemeinschaft für eine Selbstverständlichkeit;
47. weist darauf hin, daß die bestehenden bilateralen Abkommen die gegenseitigen Interessen der beteiligten Fluggesellschaften insgesamt ausbalancieren und daß deshalb einzelne Vor- oder Nachteile, die aus solchen Abkommen resultieren, in der Regel keine diskriminierende Wirkung haben;

Inkrafttreten der Reformen

48. ist der Auffassung, daß die Maßnahmen, die sich nur auf den Flugverkehr zwischen Mitgliedstaaten auswirken, insbesondere die Verbesserung der Flugverbindungen zwischen den Regionen der Gemeinschaft und die gemeinsame Weiterentwicklung der zwischen Mitgliedstaaten existierenden bilateralen Abkommen, unverzüglich ergriffen werden sollten;
49. hält es hingegen für zweckmäßig, daß das Inkrafttreten der Reformen des Tarifsystems und des Ordnungsrahmens für den Wettbewerb, für die ohnedies längere Übergangsfristen vorgesehen werden müssen, mit den übrigen Partnerstaaten der ECAC sowie anderen internationalen Gremien abgestimmt wird, weil isolierte Maßnahmen der Gemeinschaft auf diesen Gebieten eine Spaltung des europäischen Luftverkehrsmarktes und des Weltmarktes (ICAO) bewirken würden;
50. fordert den Rat auf, seine Beratungen in der Luftverkehrspolitik so zu beschleunigen, daß im Jahre 1986 konkrete Entscheidungen getroffen werden können;

* * *

51. beauftragt seinen Präsidenten, dem Rat und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz, der Parlamentarischen Versammlung des Europarates sowie den Parlamenten aller Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz den Text des Vorschlags der Kommission in der aus den Abstimmungen des Parlaments hervorgegangenen Fassung mit der dazugehörigen EntschlieÙung als Stellungnahme des Parlaments zu übermitteln.

