

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zu dem Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Bewertung von Beihilfeprogrammen zugunsten von Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

- in Kenntnis des Berichts der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Bewertung von Beihilfeprogrammen zugunsten von Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft [SEK (93) 0431 – C3-0369/92],
- in Kenntnis seines Beschlusses vom 10. Juli 1992 zur Anwendung von Artikel 85 Abs. 3 der Verträge auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen im Luftverkehr¹⁾ und der Verordnung (EWG) Nr. 2411/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 von Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen im Luftverkehr²⁾,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik (A3-0071/93),
- A. in Erwägung der bevorstehenden Änderungen in der Zivilluftfahrt nach Inkrafttreten des sogenannten dritten „Luftverkehrspakets“ mit Liberalisierungsmaßnahmen am 1. Januar 1993, d. h. der Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs sowie über Flugpreise und Luftfrachtraten³⁾,

¹⁾ ABl. Nr. C 241 vom 21. September 1992, S. 224.

²⁾ ABl. Nr. L 240 vom 24. August 1992, S. 19.

³⁾ ABl. Nr. L 240 vom 24. August 1992, S. 1, 8 und 15.

- B. in der Erwägung, daß die Vollendung des Binnenmarktes im Luftverkehr und eine offene, auf den freien Wettbewerb ausgerichtete und mit dem wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt vereinbare Wirtschaft eine genaue Definition der Ziele der Wettbewerbspolitik anhand der wirtschaftlichen Gegebenheiten der Branche (Anwendung von Wettbewerbsregeln auf die Unternehmen, staatliche Beihilfen) erfordern,
- C. in der Erwägung, daß eine Gemeinschaftspolitik in diesem Sektor nicht nur die Schaffung eines Binnenmarktes und eines freien Wettbewerbs zwischen den Luftfahrtunternehmen voraussetzt, sondern auch die Erfordernisse des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts, der Regionalpolitik, der Umwelt und der Entwicklung der Infrastrukturen im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik berücksichtigen muß,
- D. in der Erwägung, daß Art und Umfang der den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gewährten staatlichen Beihilfen bekannt sein müssen, um schwerwiegende Wettbewerbsverzerrungen innerhalb dieser Branche als auch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu vermeiden,
- E. in der Erwägung, daß die Gemeinschaft eine namentlich mit ihrem Raumordnungskonzept (insbesondere bezüglich der Randregionen) verknüpfte Definition der öffentlichen Dienstleistung im Luftverkehr ausarbeiten sollte, um so die erforderlichen und akzeptablen Hilfsinstrumente festzusetzen,
- F. angesichts der derzeitigen Wirtschaftslage der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft infolge der negativen Auswirkungen des Golfkriegs sowie der Umstrukturierungen, Konzentrationsbewegungen und Zusammenschlüsse in dieser Branche,
- G. in der Feststellung, daß es zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich ihrer Beihilfen für Luftverkehrsunternehmen große Unterschiede gibt – von sehr hoch bis relativ gering – und daß die der Kommission gemachten Angaben mitunter höchst unvollständig sind,
- H. unter Hinweis darauf, daß der EWG-Vertrag die Eigentumsordnung bezüglich Unternehmen in den Mitgliedstaaten unberührt läßt (Artikel 222),
- I. in Anbetracht der Notwendigkeit, die demokratische Verantwortung der Kommission gegenüber dem Europäischen Parlament in einem Bereich zu gewährleisten, in dem sie über beträchtliche Bewertungsbefugnisse verfügt und das letzte Wort in Fragen hat, die höchst empfindliche Bereiche betreffen,
- J. angesichts der Zweckmäßigkeit genauer Normen und Kriterien sowie eines transparenten und objektiven Verfahrens für die Entscheidung darüber, ob eine direkte oder indirekte staatliche Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist, so daß den Mitgliedstaaten und den Unternehmen die für ihre Tätigkeit notwendige Sicherheit geboten wird,

1. erinnert daran, daß der Grundsatz des unverzerrten Wettbewerbs ein Kernstück des Binnenmarktes darstellt und für den Schutz der Verbraucher von größter Bedeutung ist;
2. betont, daß die Wettbewerbsregeln in der Zivilluftfahrt (Vorschriften für Unternehmen und staatliche Beihilfen) harmonisiert und mit anderen wesentlichen politischen Zielen der Gemeinschaft in der gemeinsamen Verkehrspolitik, insbesondere mit den Sicherheitsanforderungen, der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts, den Erfordernissen einer dauerhaften Entwicklung und der Industriepolitik in diesem Sektor koordiniert werden müssen;
3. betont ferner, daß solche Wettbewerbsregeln fester Bestandteil einer umfassenden Luftverkehrspolitik in der Gemeinschaft und der Beziehungen zu Drittländern sein müssen, wenn auf diesem Wege die allgemeine Wettbewerbsposition der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft weltweit gestärkt werden soll, ohne die Wettbewerbspolitik innerhalb der Gemeinschaft zu beeinträchtigen;
4. unterstreicht die Notwendigkeit, auf Gemeinschaftsebene eine Wettbewerbspolitik für alle Verkehrsträger unter Einbeziehung der staatlichen Beihilfen zu entwerfen;
5. vertritt die Auffassung, daß der Vorschlag zur Regelung der staatlichen Beihilfen folgendes berücksichtigen sollte:
 - Stellung der europäischen Luftfahrtunternehmen auf dem Weltluftverkehrsmarkt,
 - Möglichkeit einer umfassenden internationalen Vereinbarung über die Begrenzung öffentlicher Beihilfen in allen Industriestaaten der Welt,
 - Einstellung von Praktiken, die es vom Konkurs bedrohten Luftfahrtunternehmen ermöglichen, mit Dumpingpreisen weiterzuarbeiten;
6. räumt ein, daß die staatlichen Beihilfen zugunsten der Luftfahrtunternehmen in der Gemeinschaft auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben müssen; verweist jedoch auf seine früheren Entschlüsse zu den Jahresberichten der Kommission über die Wettbewerbspolitik, in denen es die Auffassung vertrat, daß die staatlichen Beihilfen an sich nicht nützlich oder schädlich sind, es jedoch erforderlich sei, die Zielsetzung und die etwaigen Auswirkungen auf den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt zu beurteilen;
7. fordert die Regierungen der Mitgliedstaaten auf, angesichts der Unterschiede bei den staatlichen Beihilfen detailliert alle erforderlichen diesbezüglichen Angaben zu machen, damit die Kommission beurteilen kann, ob von Wettbewerbsverzerrungen aufgrund dieser Beihilfen gesprochen werden kann;
8. unterstreicht die Notwendigkeit, die Ausgleichszahlungen für öffentliche Dienstleistungen zu berücksichtigen, die für die Aufrechterhaltung geeigneter Flugdienste in bestimmten Regionen erforderlich sind, sowie die Notwendigkeit zur Dezentralisierung und Förderung der Schaffung neuer Flugverbindungen, wobei der zeitlich begrenzte Schutz neuer Strecken

von bzw. zu den Regionalflughäfen zuzulassen ist, was im übrigen im Einklang steht mit den geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften;

9. ist jedoch der Auffassung, daß die Ausgleichszahlungen für öffentliche Dienstleistungen den Kriterien der Transparenz voll entsprechen müssen, wobei die Verpflichtungen zu öffentlichen Dienstleistungen im übrigen von jedem Unternehmen, unabhängig von seiner rechtlichen Stellung, wahrgenommen werden können;
10. ersucht die Kommission, ihm bis zum 31. Dezember 1993 eine Definition des Begriffs „öffentliche Dienstleistungen im Luftverkehr“ zu geben;
11. ist der Auffassung, daß die Beihilfen für den Luftverkehr nicht mit denjenigen für die Luftfahrtindustrie verwechselt werden dürfen;
12. fordert, daß unverzüglich Maßnahmen zur Harmonisierung, insbesondere in steuerlicher und sozialer Hinsicht, im Luftverkehrssektor ergriffen werden, ohne die der Liberalisierungsprozeß schwerwiegende wirtschaftliche und soziale Folgen nach sich ziehen könnte, und der freie Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen verzerrt würde;
13. fordert die Kommission auf, eine Studie über den Luftverkehrssektor auszuarbeiten, die vor allem die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Liberalisierung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft und die Lage der Luftfahrtunternehmen untersucht; diese Studie sollte auch die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen des gegenwärtigen Liberalisierungsprozesses im Luftverkehr auf die regionalen Luftverkehrsunternehmen und die Regionalflughäfen berücksichtigen;
14. fordert die Kommission auf, als Entscheidungshilfe eine detaillierte ergänzende Studie über die unterschiedlichen Beihilfeformen, die Luftfahrtunternehmen aus Drittländern erhalten, vorzulegen und zu betonen, daß es nicht möglich ist, die optimale Höhe für Beihilfen für die gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmer festzulegen, ohne die Lage der außergemeinschaftlichen Verkehrsunternehmer, Konkurrenten in diesem Bereich, genau zu kennen;
15. fordert die Kommission auf, ausnahmslos alle Verkehrsträger in ihrem Jahresbericht über staatliche Beihilfen zu berücksichtigen;
16. fordert die Kommission auf, ihm und dem Rat eine Revision der grundlegenden Bewertungskriterien der Beihilfeprogramme zugunsten der Luftfahrtunternehmen, die im Memorandum Nr. 2 von 1984 über die Entwicklung der gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik [KOM (84) 0072] enthalten sind, zu unterbreiten, die bis Anfang 1994 in Kraft treten soll, und zwar im Hinblick auf folgende Ziele:
 - a) Ausarbeitung eines allgemeinen Gemeinschaftsrahmens, der die Rechtfertigung solcher Beihilfen unter genau defi-

- nierten wirtschaftlichen, sozialen, umweltpolitischen, sicherheitsmäßigen, regionalen oder industriepolitischen Gesichtspunkten vorschreibt,
- b) Schaffung eines Verhaltenskodexes, der das Vorgehen der Kommission regeln soll,
 - c) Ausarbeitung von Rahmenvorschriften, die die Kriterien und Modalitäten festlegen, aufgrund derer die Kommission für die Verzerrungen verantwortlich gemacht werden kann, die durch von ihr erteilte Genehmigungen auftreten;
17. stellt fest, daß innerhalb der Kommission die Behandlung von Fragen der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen (Artikel 85 und 86 EWGV) und GD IV (Wettbewerb) obliegt und die GD VII (Verkehr) für die staatlichen Beihilfen (Artikel 92 und 93 EWGV) zuständig ist, was nicht gerade zur Allgemeingültigkeit und Kohärenz des Gemeinschaftsrahmens für die Wettbewerbspolitik im Luftverkehrssektor beiträgt und außerdem Streitigkeiten verursacht hat, die hätten vermieden werden sollen;
18. verlangt, daß der Rat bis zum 31. Dezember 1993 unter Anwendung des Mitentscheidungsverfahrens geeignete Verordnungen über die staatlichen Beihilfen gemäß Artikel 94 EWGV erläßt;
19. vertritt die Auffassung, daß der Rat bei der Ausarbeitung der Verordnungen über die Beihilfen der Mitgliedstaaten zugunsten der gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen die diesbezüglichen Untersuchungen der Kommission und die Stellungnahme des Europäischen Parlaments berücksichtigen sollte, nämlich die über den Begriff 'öffentliche Dienstleistungen im Luftverkehr' sowie über die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen aufgrund der Liberalisierung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft;
20. fordert den Abschluß von Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern über die Wettbewerbspolitik im Verkehrssektor, insbesondere im Luftverkehr, um die Zusammenarbeit zu fördern und auf internationaler Ebene Leitlinien festzulegen;
21. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission, dem Rat sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Enrico Vinci
Generalsekretär

João Cravinho
Vizepräsident

