



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

CCMI/095
"Überprüfung der
Luftverkehrs- und Flug-
hafenleitlinien der EU"

Brüssel, den 11. Juli 2012

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zum Thema

"Überprüfung der Luftverkehrs- und Flughafenleitlinien der EU
aus den Jahren 1994 und 2005"
(ergänzende Stellungnahme)

—————
Berichterstatter: **Jacek KRAWCZYK**
Ko-Berichterstatter: **Nico WENNMACHER**
—————

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss beschloss am 14. Juli 2011, gemäß Artikel 29 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung, eine ergänzende Stellungnahme zu folgendem Thema zu erarbeiten:

"Überprüfung der Luftverkehrs- und Flughafenleitlinien der EU aus den Jahren 1994 und 2005".

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Beratende Kommission für den industriellen Wandel nahm ihre Stellungnahme am 11. Juni 2012 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 482. Plenartagung am 11./12. Juli 2012 (Sitzung vom 11. Juli) mit 143 gegen 2 Stimmen bei 1 Enthaltung folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Die Europäische Kommission plant einerseits eine Überprüfung der EU-Leitlinien von 1994 zur Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr und andererseits der EU-Leitlinien aus dem Jahr 2005 für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (in der Folge "die Luftverkehrsleitlinien").
- 1.2 Seit 2005 notifizieren die Mitgliedstaaten der Europäischen Kommission viele Fälle, in denen Flughäfen oder lokale Gemeinschaften Subventionen gewähren, nicht mehr.
- 1.3 Der Ausschuss teilt die Meinung vieler Interessenträger, dass die Überarbeitung der geltenden Luftverkehrsleitlinien unerlässlich ist und unverzüglich vorgenommen werden muss, um eine gleiche Ausgangslage für alle Akteure zu schaffen. Die Entwicklung regionaler Flughäfen ist für das Wirtschaftswachstum und den territorialen Zusammenhalt von Bedeutung und erfordert klare Regeln für die Vergabe staatlicher Beihilfen.
- 1.4 Nach Meinung des Ausschuss muss eine Studie erstellt werden, in der der aktuelle Stand in Bezug auf staatliche Beihilfen und vergleichbare Praktiken für die Umsetzung von Luftverkehrsleitlinien dargelegt wird. Außerdem sollte die Studie neben der Analyse der gängigen Praktiken in diesem Bereich detaillierte Informationen zu Umfang und Art der gewährten Beihilfen, ihren Auswirkungen auf die tatsächliche Wirtschaftsentwicklung sowie ihren quantitativen und qualitativen Folgen für die Beschäftigung enthalten.

- 1.5 In seinen in Ziffer 5 dieser Stellungnahme enthaltenen Empfehlungen für überarbeitete Luftverkehrsleitlinien
- spricht sich der Ausschuss für einen einheitlichen EU-Rechtsrahmen für den gesamten Luftverkehrsbereich aus, der der unkontrollierten Vergabe staatlicher Beihilfen ein Riegel vorschiebt und eine gleiche Ausgangslage für alle Marktteilnehmer auch auf lokaler Ebene sicherstellt;
 - stimmt er dem allgemeinen Grundsatz zu, dass Privatinvestitionen nicht als staatliche Beihilfen angesehen werden können. Gleichzeitig kann ein öffentlicher Betreiber als Privatinvestor auftreten, wenn die Investition kommerziell gerechtfertigt ist;
 - empfiehlt er, dass staatliche Beihilfen für Investitionen in Flughafeninfrastruktur und Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsunternehmen nur in genau festgelegten Fällen möglich oder in Dauer und Höhe begrenzt sein sollten;
 - weist er auf die Notwendigkeit hin, dass die für Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen verfügbaren Beihilfen und die Bedingungen für ihre Gewährung offengelegt werden sollten;
 - fordert er eine weitere Stärkung des sozialen Dialogs und die Unterbindung von Sozialdumping in diesem Sektor;
 - betont er, dass die Leitlinien korrekt umgesetzt werden müssen. Auf die Durchsetzung kommt es an;
 - fordert er außerdem eine langfristige Politik für die Entwicklung von Regionalflughäfen. Luftverkehrsleitlinien können nur dann erfolgreich durchgesetzt werden, wenn klare politische Prioritäten für die Entwicklung von Regionalflughäfen vereinbart werden.

2. **Einleitung**

- 2.1 In den letzten zwanzig Jahren hat die europäische Luftfahrt zahlreiche Veränderungen erfahren, insbesondere aufgrund der Marktliberalisierung und der dadurch ausgelösten Schaffung von Billigfluggesellschaften. Dank des europäischen Luftverkehrsbinnenmarktes und des Markteintritts neuer Luftfahrtunternehmen, des Baus neuer Regionalflughäfen und der Senkung der Flugpreise haben zwar mehr Bürger Zugang zum Luftverkehr, doch brachte diese Entwicklung gleichzeitig auch erhebliche Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Arbeitsbeziehungen in diesem Sektor.
- 2.2 Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen zu schaffen, hatte die Europäische Kommission 1994 vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Markts für Luftverkehrsdienste die ersten Luftverkehrsleitlinien mit Vorschriften für die Bewertung von Sozial- und Umstrukturierungsbeihilfen für Luftfahrtunternehmen angenommen. Sie wurden 2005 durch Leitlinien für die öffentliche Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen ergänzt.

- 2.3 Die Europäische Kommission plant einerseits eine Überprüfung der EU-Leitlinien von 1994 zur Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr und andererseits der EU-Leitlinien aus dem Jahr 2005 für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen.
- 2.4 Zahlreiche europäische Netzfluggesellschaften (von denen die meisten Mitglieder der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften AEA sind) haben angegeben, dass sie in den letzten Jahren mit einer neuen Art von Wettbewerb durch Luftfahrtunternehmen zu kämpfen haben, die erhebliche Einnahmen aus lokalen Gemeinschaften und Flughäfen ziehen. AEA-Mitglieder vertreten den Standpunkt, dass diese Subventionen rechtswidrig und eklatante Beispiele für staatliche Beihilfen sind, die eine erhebliche Verzerrung des Wettbewerbs im europäischen Luftverkehrsmarkt verursachen.
- 2.5 Laut dem europäischen Verband der Niedrigtarif-Fluggesellschaften ELFAA hat die stärkere Konsolidierung der Netzfluggesellschaften zur Stützung ihrer Drehkreuzflughäfen dazu geführt, dass es für Regionen und ihre Flughäfen, die ihr Spektrum an Direktflugverbindungen ausbauen wollen, weniger Alternativen gibt. In vielen Fällen sind Niedrigtarif-Fluggesellschaften die einzige Wachstumschance für Regionalflughäfen auf dem europäischen Markt. Mit der jüngsten EU-Erweiterungsrunde haben sich neue Marktchancen ergeben, und viele dieser Märkte beruhen in hohem Maße auf einem Geschäftsmodell mit niedrigen Tarifen, um Verkehrsströme aufzubauen und aufrechtzuerhalten. Laut ELFAA sind diese Strecken im Kontext des europäischen Zusammenhalts und der regionalen Entwicklung aus sozialer und wirtschaftlicher Sicht von Belang.
- 2.6 Seit 2005 notifizieren die Mitgliedstaaten der Europäischen Kommission viele Fälle, in denen Flughäfen oder lokale Gemeinschaften Subventionen gewähren, nicht mehr; die Luftverkehrsleitlinien 2005 haben nicht zur Schaffung nationaler Systeme geführt, bei denen die Bedingungen für die Gewährung von Beihilfen genau festgelegt sind. Schlimmer noch: In den wenigen Fällen, die notifiziert wurden und ein formelles Verfahren seitens der Europäischen Kommission zur Folge hatten, wurden Entscheidungen, wenn überhaupt, allenfalls mit großer Verzögerung getroffen. Viele Fälle blieben einfach ungelöst. Dies hat dazu beigetragen, dass eine gewisse Praxis der Straflosigkeit und des Gewährenlassens Einzug gehalten hat.
- 2.7 Die Vision der Flughäfen als Triebfedern für die wirtschaftliche Entwicklung ihrer Region wurde durch den immer stärkeren direkten (finanziellen) Rückzug des Staates gefördert, der den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften die Aufgabe übertragen hat, diese grundlegende Infrastruktur zu überwachen, zu verwalten und zu finanzieren. Die regionalen Gebietskörperschaften sehen in Flughäfen immer mehr eines der wichtigsten Mittel zur Förderung der Wirtschaft vor Ort.

- 2.8 In diesem Sektor liegen der Europäischen Kommission derzeit zahlreiche Beschwerden ehemals staatlicher Fluggesellschaften gegen Billigfluglinien und umgekehrt vor. Seit 2005 ist im Vergleich zu der rasanten Zunahme der Zahl an Regionalflughäfen in der EU nur eine geringe Zahl an Notifizierungen bei der Europäischen Kommission eingegangen.
- 2.9 Zu den wichtigsten Ergebnissen der öffentlichen Konsultation der Europäischen Kommission zählen:
- Die Leitlinien müssen vereinfacht und transparenter gestaltet werden.
 - Die Durchsetzung der Vorschriften über staatliche Beihilfen für Luftfahrtunternehmen und Flughäfen muss verbessert werden.
 - Es sollte eine neue Kategorie von Vorschriften zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Flughäfen im gleichen Einzugsbereich festgelegt werden.
 - Es bedarf eindeutigerer und vorhersehbarer Vorschriften über Investitionsbeihilfen (klare Definitionen der finanziellen Parameter).
- 2.10 Daher teilt der Ausschuss die Meinung vieler Interessenträger, dass die Überarbeitung der geltenden Luftverkehrsleitlinien unerlässlich ist und unverzüglich vorgenommen werden muss, um eine gleiche Ausgangslage für alle Akteure zu schaffen. Die Entwicklung regionaler Flughäfen ist für das Wirtschaftswachstum und den territorialen Zusammenhalt von Bedeutung und erfordert klare Regeln für die Vergabe staatlicher Beihilfen.
- 2.11 Nach Meinung des Ausschuss muss eine Studie erstellt werden, in der der aktuelle Stand in Bezug auf staatliche Beihilfen und vergleichbare Praktiken für die Umsetzung von Luftverkehrsleitlinien dargelegt wird. Insbesondere für die Beurteilung, ob und in welchem Maße die geltende Praxis den Wettbewerb zwischen Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen verzerrt, sollten in der Studie detaillierte Informationen zu Art und Umfang der gewährten Beihilfen, ihren Auswirkungen auf die tatsächliche Wirtschaftsentwicklung/Effizienz sowie ihren quantitativen und qualitativen Folgen für die Beschäftigung enthalten.
- 2.12 Die geltenden Vorschriften über staatliche Beihilfen für die Entwicklung von Regionalflughäfen könnten aufgrund der aktuellen Weltwirtschaftskrise und insbesondere des immer größeren Drucks auf die Finanzen der EU und der Mitgliedstaaten in Frage gestellt werden. Es muss geklärt werden, inwieweit das derzeitige Wirtschaftsmodell des Regionalflughafenbetriebs längerfristig tragfähig ist. Wie die aktuellen Diskussionen zum mehrjährigen Finanzrahmen 2014-2020 zeigen, steht die EU vor der großen Herausforderung, mit weniger Ressourcen mehr Ergebnisse zu erzielen. Dies gilt selbstverständlich auch für die in dieser Stellungnahme erörterte Thematik.

3. **Das Marktumfeld**

- 3.1 Es gibt ca. 460 für die gewerbliche Luftfahrt genutzte Flughäfen in den Mitgliedstaaten. An rund 60% der EU-Flughäfen wurden 2010 weniger als 1 Million Fluggäste abgefertigt.
- 3.2 Der Luftverkehrsmarkt hat sich in den letzten Jahren drastisch verändert: Billigfluglinien haben für Regionalflughäfen neue und umfassende Geschäftsmodelle entwickelt und dadurch beträchtliche Marktanteile erobert. Gleichzeitig haben fast alle ehemals staatlichen Fluggesellschaften eine Umstrukturierung durchlaufen und so ihre Präsenz in Europa weiter konsolidiert.
- 3.3 Im Jahr 2005 entfiel ein Anteil von 25% des Binnenmarktes auf Billigfluglinien; dieser Anteil ist bis 2010 auf 39% gestiegen. Bei ausschließlicher Berücksichtigung direkter Flugverbindungen beträgt dieser Anteil sogar 43%. Im Zeitraum 2008-2010 verzeichneten die traditionellen Netzfluggesellschaften – und Mitglieder der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften AEA – erhebliche Verluste bei ihren innereuropäischen Flügen. Trotz ihrer positiven Ergebnisse auf den Langstrecken (1 Mrd. EUR im Jahr 2008, 100 Mio. EUR im Jahr 2009 und 1,1 Mrd. EUR im Jahr 2010) fiel das operative Ergebnis (EBIT) aufgrund der negativen Bilanz auf den innereuropäischen Kurzstreckenflügen insgesamt negativ aus.
- 3.4 Laut dem europäischen Verband der Niedrigtarif-Fluggesellschaften ELFAA ist bei den aktuellen Trends und Plänen zur Flottenerneuerung eine Zunahme des Anteils der Billigfluglinien am innereuropäischen Flugverkehr bis 2020 auf 45 bis 53% und bei direkten Flugverbindungen sogar eine Steigerung auf 50 bis 60% zu erwarten. Billigfluglinien haben während der letzten Krise weniger Verluste eingefahren als die Netzfluggesellschaften.
- 3.5 Der Markt für regionale Direktverbindungen wird weitgehend von Billigfluglinien beherrscht. In der Kategorie Billigfluglinien halten drei Unternehmen über mehr als 52% der Marktanteile, während die drei größten Netz-Luftfahrtunternehmen zusammen lediglich 22% des Netz-Binnenmarkts halten. Ausgehend von a) dem steigenden Marktanteil der Billigfluglinien bei innereuropäischen Strecken und b) dem steigenden Anteil von regionalen Direktflügen im Vergleich zu traditionellen Flügen zwischen Drehkreuzen scheint klar, dass zwar das Angebot heute zwar größer ist als früher, diese Angebotsausweitung (namentlich bei Direktflügen) aber teilweise durch eine begrenzte Zahl an Anbietern gewährleistet wird.
- 3.6 Bei Berücksichtigung der realen Infrastrukturkosten kann eine Vielzahl an Regionalflughäfen mit Ausnahme der größten europäischen Drehkreuzflughäfen und der größten Regionalflughäfen nicht als wirtschaftlich rentabel angesehen werden. Viele kleine Regionalflughäfen sind außerstande, die Infrastrukturkosten zu tragen, die oftmals aus anderen auf regionaler Ebene verfügbaren Mitteln finanziert werden. Viele dieser Flughäfen müssten einfach schließen, wenn sie selbst für die realen Infrastrukturkosten aufkommen müssten.

- 3.7 Es darf nicht vergessen werden, dass Europa in den kommenden Jahren mit Kapazitätsengpässen auf seinen Flughäfen zu kämpfen haben wird. In einer Studie "*Challenges of growth*" (2008) und einer vor Kurzem veröffentlichten Langzeitprognose (2010) von Eurocontrol wird auf den Kapazitätsmangel auf europäischen Flughäfen angesichts des prognostizierten Verkehrszuwachses bis 2030 hingewiesen (16,9 Millionen Flüge, d.h. 1,8 Mal mehr als 2009). Laut diesen glaubwürdigen Berichten werden trotz einer geplanten Kapazitätsaufstockung des europäischen Flughafennetzes um 41% bis 2030 alarmierende 10% aller Flüge wegen unzureichender Flughafenkapazität nicht abgefertigt werden können.
- 3.8 Für Großflughäfen ist die externe Infrastrukturfinanzierung in der Regel kein wichtiges Thema, für viele Regionalflughäfen, die nicht über die Größenvorteile und Einnahmen verfügen, die den erforderlichen Spielraum für Infrastrukturfinanzierung schaffen könnten, ist sie jedoch von grundlegender Bedeutung.
- 3.9 Ein neuer Markt für Direktflüge ist für bestimmte Regionalflughäfen Chance und Grund zur Besorgnis zugleich, da dieser Markt großen Schwankungen unterliegt. So sind insbesondere Billigfluglinien in der Lage, ihre Luftfahrzeuge und Besatzung sehr kurzfristig in ganz Europa umzuschichten, je nach dem wirtschaftlichen Potenzial einer neuen Flugverbindung zu einem anderen Zielflughafen. Stabilität und Vorhersehbarkeit dieser Einnahmenquelle der Flughäfen steht daher in Frage.
- 3.10 Anlaufbeihilfen gemäß den geltenden Leitlinien haben zu einem "Investitionswettlauf" zwischen verschiedenen Regionen geführt, um ihre Regionalflughäfen oftmals auch unter Einsatz von EU-Mitteln auszubauen. Gerät ein Regionalflughafen in finanzielle Schwierigkeiten, fordern die Regionen weitere Hilfe mit dem Argument, dass diese Regionalflughäfen nicht ausgelastet und eine notwendige Ausgabe für die lokalen Gemeinschaften sind.

4. **Besondere Bemerkungen**

- 4.1 Langfristig ist die Luftfahrt ein Industriezweig mit geringer Rentabilität; in diesem Sektor herrscht bereits ein starker Wettbewerb. In einem derartigen Umfeld können selbst geringe Beihilfen den Wettbewerb beeinträchtigen, daher muss dieses Problem mit äußerster Umsicht angegangen werden.
- 4.2 Die wichtigste Frage ist, welche Art von Konzept für die Ausarbeitung der neuen Luftfahrtleitlinien erforderlich ist, da es unterschiedliche Konzepte gibt.
- 4.2.1 Laut dem europäischen Verband der Niedrigtarif-Fluggesellschaften ELFAA muss das Potenzial der Regionalflughäfen erschlossen werden, um den territorialen Zusammenhalt in der EU und die regionale Entwicklung zu fördern sowie Abhilfe für die Überlastung der Drehkreuz-Flughäfen der Netzfluggesellschaften zu schaffen. Der Auf- und Ausbau von Regionalflughäfen bedeutet neue Arbeitsplätze, größere Chancen für Unternehmen in Regionen in Randlage in der EU, weniger Emissionen durch direkte interregionale Verbindungen anstelle von

indirekten Flügen über Drehkreuzflughäfen und weniger Emissionen durch den Landverkehr, da die Fluggäste ihre lokalen Flughäfen nutzen. Laut ELFAA muss der Ausbau der Regionalflughäfen durch flexible Leitlinien für staatliche Beihilfen gefördert werden, die auf dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers anstelle auf strikten Vorschriften beruhen, die Wachstum dort, wo die Nachfrage danach besteht, verhindern.

- 4.2.2 Laut der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften AEA sollten neue Leitlinien auf den Schutz aller Luftfahrtunternehmen vor diskriminierenden und unklaren Finanzhilfen seitens Regionalflughäfen oder lokaler Gemeinschaften an Luftfahrtunternehmen ausgerichtet sein. Derartige Beihilfen sollten nur in ganz genau festgelegten Fällen möglich und in Dauer und Höhe begrenzt sein. Außerdem dürften derartige Beihilfen nur in Einzelfällen unter Einhaltung der Grundsätze von Transparenz, Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung zwischen Unternehmen vergeben werden.
- 4.2.3 Laut Airport Council International (ACI) Europe sollte die mögliche verkehrsvolumenbezogene Wettbewerbsverzerrung durch einen Flughafen als Richtschnur für die Bewertung staatlicher Beihilfen angelegt werden.
- 4.2.3.1 Ausnahme für Flughäfen der Kategorie D (bis zu 1 Million Fluggäste): Es wird allgemein anerkannt, dass Flughäfen unter einer bestimmten Umschlagsgrenze normalerweise nicht rentabel sind und öffentliche Beihilfen benötigen könnten. Außerdem gewährleisten diese kleinen Flughäfen oftmals die territoriale Anbindung von Regionen und städtischen Ballungsräumen und verursachen wegen ihres begrenzten Verkehrsaufkommens in der Regel keine Beeinträchtigung der Handelsbedingungen in der EU. Daher sollte laut ACI die Nutzung öffentlicher Mittel für den Bau neuer Infrastruktur und die Einrichtung neuer Flugverbindungen ohne vorherige Notifizierung erlaubt sein. Allerdings sollte die Bereitstellung öffentlicher Mittel enden, sobald der Flughafen die Grenze von 1 Million Fluggästen erreicht.
- 4.2.3.2 Die öffentliche Infrastrukturfinanzierung und die Finanzierung von Anlaufbeihilfen durch Flughäfen mit mehr als 1 Million Fluggästen müssen den Anforderungen eines den spezifischen Bedürfnissen des Flughafensektors angepassten Privat-Investor-Tests genügen.
- 4.3 Der Ausschuss teilt die Meinung der Europäischen Kommission, dass bei der Überarbeitung des allgemeinen Ansatzes für staatliche Beihilfen folgende Grundsätze festgeschrieben werden sollten:
- Es darf keine Wettbewerbsverzerrung geben.
 - Durch den Ausbau des Regionalluftverkehrs müssen die Entwicklung und Zugänglichkeit der Regionen verbessert werden.
 - Der Betrieb mehrerer unrentabler Flughäfen im gleichen Einzugsgebiet ist zu vermeiden.
 - Schaffung oder Aufrechterhaltung von Überkapazitäten sind zu vermeiden.

- 4.4 Die Entwicklung von Flughäfen, die sich selbst tragen können, und eine stärkere Beteiligung privater Investoren müssen gefördert werden. Gleichzeitig weist der Ausschuss aber auch auf die Notwendigkeit einer Gemeinwohlverpflichtung für Luftverkehrsdienste von wirtschaftlichem Interesse hin, insbesondere zur Anbindung abgelegener Regionen und Inseln.

5. **Empfehlungen**

- 5.1 Der Ausschuss spricht sich für einen einheitlichen EU-Rechtsrahmen für den gesamten Luftverkehrsbereich aus, der der unkontrollierten Vergabe staatlicher Beihilfen einen Riegel vorschreibt und eine gleiche Ausgangslage für alle Marktteilnehmer auch auf lokaler Ebene sicherstellt.
- 5.2 Privatinvestitionen können grundsätzlich nicht als staatliche Beihilfen angesehen werden. Gleichzeitig kann ein öffentlicher Betreiber als Privatinvestor auftreten, wenn die Investition kommerziell gerechtfertigt ist.
- 5.3 Die von der Europäischen Kommission auszuarbeitenden neuen Leitlinien sollten auf den Schutz aller Luftverkehrsunternehmen und Flughäfen gegen diskriminierende, unklare und wettbewerbsverzerrende finanzielle Hilfen durch regionale Regierungen oder Regionalflughäfen ausgerichtet sein. Öffentliche Beihilfen dürfen den Wettbewerb weder zwischen Flughäfen noch Luftfahrtunternehmen verzerren. Nach Ansicht des Ausschusses sind Gruppenfreistellungen für bestimmte Kategorien von Flughäfen oder Luftfahrtunternehmen für die Förderung der regionalen Entwicklung nicht erforderlich.
- 5.3.1 Staatliche Beihilfen für Investitionen in Flughafeninfrastruktur und Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsunternehmen sollten nur in ganz genau festgelegten Fällen möglich oder in Dauer und Höhe begrenzt sein. Außerdem sollten sie nur unter außergewöhnlichen Umständen und unter Wahrung der Grundsätze von Transparenz, Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung gewährt werden.
- 5.3.2 In Bezug auf die Transparenz sollten die Bedingungen für die Vergabe öffentlicher Beihilfen veröffentlicht werden. Die für Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen verfügbaren Beihilfen und die Bedingungen für ihre Gewährung sollten offengelegt werden.
- 5.3.3 Die neuen Leitlinien müssen in Form klarer und einfacher Regeln festgelegt werden, um Rechtssicherheit für den europäischen Luftverkehr zu bieten. Der Ausschuss betont, dass die Leitlinien korrekt umgesetzt werden müssen. Auf die Durchsetzung kommt es an.
- 5.4 In den neuen Leitlinien müssen den Interessen der Arbeitnehmer und der Reisenden Rechnung getragen werden. Da die Ressource Mensch ein grundlegender Faktor für die Qualität des Luftverkehrssystems ist, muss eine nachhaltige Zivilluftfahrt qualitativ hochwertige Arbeitsplätze und gute Arbeitsbedingungen bieten. In diesem Sinne ist es wichtig, den sozialen Dialog zu stärken und Sozialdumping in diesem Sektor zu unterbinden.

- 5.5 Der Ausschuss fordert eine langfristige Politik für die Entwicklung von Regionalflughäfen. Luftverkehrsleitlinien können nur dann erfolgreich durchgesetzt werden, wenn klare politische Prioritäten für die Entwicklung von Regionalflughäfen vereinbart werden. Es wird Aufgabe der Europäischen Kommission sein, umgehend eine diesbezügliche politische Agenda auszuarbeiten.
- 5.6 Der Ausschuss fordert die Mitgliedstaaten auf, die Vorbereitung und Umsetzung neuer Leitlinien zu fördern und zu unterstützen. Staatliche Beihilfen müssen notifiziert werden.
- 5.7 Die Schaffung einer effizienten Komodalität zwischen Schienen- und Luftverkehr muss eingehender untersucht und auch bewerkstelligt werden, um geographische Räume verkehrsmäßig besser zu erschließen und Umweltziele zu erreichen.
- 5.8 Dies ist aufgrund der Gewährung von EU-Mitteln im Rahmen des neuen mehrjährigen Finanzrahmens von ganz besonderer Bedeutung. Um mit weniger Ressourcen mehr Ergebnisse zu erzielen, sind klare Prioritäten erforderlich. Die regionale Entwicklung ist sehr wichtig, doch sollte sie keinesfalls als Rechtfertigung für den Bau von Flughäfen herangezogen werden, wenn es keine Möglichkeiten zur Schaffung einer ausreichenden Nachfrage gibt.

Brüssel, den 11. Juli 2012

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Staffan NILSSON
