



*Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss*

TEN/689

**Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr nach dem Brexit**

## **STELLUNGNAHME**

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union**

[COM(2018) 893 final - 2018/0433 (COD)]

Hauptberichterstatter: **Jacek KRAWCZYK**

Befassung	Europäisches Parlament, 14/01/2019 Rat, 14/01/2019
Rechtsgrundlage	Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Beschluss des Präsidiums	22/01/2019
Verabschiedung im Plenum	20/02/2019
Plenartagung Nr.	541
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	77/1/0

## 1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) hat stets die Bedeutung und Größe des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums als Katalysator für das Wachstum der Wirtschaft, die Schaffung von Wohlstand und die Wahrung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Europas unterstrichen. Sobald der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU (Brexit) wirksam wird, wird auch kein Sektor seiner Wirtschaft mehr dem Binnenmarkt angehören; dementsprechend wird auch sein Luftfahrtsektor nicht mehr Teil des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums sein bzw. von seinen Vorteilen profitieren.
- 1.2 Wie sich der Brexit auf den umfangreichen Luftverkehr zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich auswirken wird, hängt davon ab, ob es den Institutionen beider Seiten gelingt, rasch die notwendigen Regulierungsmaßnahmen zu ergreifen, um ein hohes Maß an Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrssektoren der EU27 und des Vereinigten Königreichs zu gewährleisten.
- 1.3 Bei einem – zunehmend wahrscheinlichen – Austritt ohne Austrittsabkommen würden die Flugdienste zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten nicht mehr durch EU-Recht, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, geregelt. Dadurch entsteht Rechtsunsicherheit, die Planungssicherheit wird untergraben, und die fortgesetzte Konnektivität im Luftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU wird gefährdet.
- 1.4 Die vorgeschlagene Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union (die Verordnung) bietet eine Übergangslösung in Form eines Notfallplans zur Abfederung der Folgen eines harten Brexits. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind das einzig denkbare Lösungskonzept, um potenziell schwerwiegende negative Auswirkungen auf den Luftverkehr abzumildern, die ohne Ratifizierung des Austrittsabkommens bis zum 29. März 2019 zu erwarten stehen.
- 1.5 Ziel der Verordnung ist es, der Europäischen Kommission und der Regierung des Vereinigten Königreichs mehr Zeit für die Aushandlung eines umfassenden Luftverkehrsabkommens als Regelungsrahmen für den Luftverkehr zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich einzuräumen und zwischenzeitlich eine grundlegende Konnektivität im Luftverkehr zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sicherzustellen.
- 1.6 Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sollten umgehend aufgenommen werden, um eine rechtliche Grundlage für einen soliden Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen beider Seiten zu schaffen. Der EWSA kann mit einschlägigen Beiträgen der Interessenträger aus der organisierten Zivilgesellschaft der EU-27 aufwarten. Im Interesse der europäischen Wirtschaft, Bürger und Arbeitnehmer appelliert der EWSA an die EU und das Vereinigte Königreich, so rasch wie möglich ein umfassendes Luftverkehrsabkommen als einzige Rechtsgrundlage für einen offenen und wettbewerbsfähigen Luftverkehrsmarkt anzunehmen.

- 1.7 Nachdem das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 EUV seine Absicht mitgeteilt hatte, aus der EU auszutreten, entwarf die Europäische Kommission eine kohärente Verhandlungsstrategie, die sie mit genereller und einvernehmlicher Billigung aller EU-Institutionen konsequent und transparent umsetzte<sup>1</sup>. Der EWSA begrüßt die geschlossene Haltung der Europäischen Kommission, des Europäischen Parlaments und der Mitgliedstaaten. Geschlossenheit wird den Anliegen der EU-Bürgerinnen und -Bürger gerecht und liegt auch im Interesse des Zivilluftfahrtsektors.
- 1.8 Der EWSA befürwortet die Konzipierung der vorgeschlagenen Verordnung als Notfallmaßnahme zur Sicherung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr. Diese Verordnung kann nicht als Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 oder gar als einseitige Austrittsvereinbarung begriffen werden. Die in der vorgeschlagenen Verordnung festgelegten Rechte sind zeitlich begrenzt und zweckgebunden. Die Begrenzung der Geschäftsmöglichkeiten auf Luftverkehrsdienste der dritten und vierten Freiheit zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist folgerichtig und konsequent. Weitere Geschäftsmöglichkeiten zwischen Luftverkehrsunternehmen der EU und des Vereinigten Königreichs müssen Gegenstand von Verhandlungen über ein künftiges Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sein.
- 1.9 Zur Gewährleistung einer grundlegenden Konnektivität und eines fairen Wettbewerbs sind in der vorgeschlagenen Verordnung verschiedene Kriterien und Verfahren vorgesehen, so z. B. eine Begrenzung auf die in der IATA-Sommer- bzw. IATA-Wintersaison geleisteten Frequenzen<sup>2</sup>, die Gleichwertigkeit von Rechten<sup>3</sup> und die Befugnis der Europäischen Kommission, Rechte einzuschränken, zu ändern oder zu widerrufen<sup>4</sup>. Der EWSA empfiehlt, dass der Bezugszeitraum am 29. März 2019 enden sollte (nach der kompletten IATA-Sommer- bzw. IATA-Wintersaison 2018/2019), um der aktuellen Marktlage besser Rechnung zu tragen.
- 1.10 In Anbetracht der wirtschaftlichen und sozialen Konsequenzen des denkbar schlimmsten Ausgangs ist es entscheidend, dass die Europäische Kommission einen Mechanismus für eine transparente sorgfältige Überwachung entwickelt. Ein solcher Mechanismus sollte eine enge Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und den Sozialpartnern wie auch den zivilgesellschaftlichen Organisationen vor und während des Übergangszeitraums sowie während der Verhandlungen über ein neues Luftverkehrsabkommen beinhalten. Diese Überwachung muss sich auch auf den Schutz der Fluggäste und Arbeitnehmer sowie die Einhaltung von Umweltstandards erstrecken.
- 1.11 Nach Meinung des EWSA sollten den in der Luftfahrtbranche Beschäftigten aus dem Vereinigten Königreich die ihnen aus EU-Recht erwachsenden Ansprüche erhalten bleiben, u. a. in Verbindung mit der Arbeitszeit der Besatzung, Leiharbeit, Flugzeitbeschränkungen, der

---

1 [COM\(2018\) 556 final/2](#); [COM\(2018\) 880 final](#).

2 [COM\(2018\) 893 final](#), Art. 3 Abs. 2.

3 [COM\(2018\) 893 final](#), Art 4.

4 [COM\(2018\) 893 final](#), Art. 4 und 5.

Richtlinie über den Übergang von Unternehmen usw., um gleiche Ausgangsbedingungen im Vergleich zu den Luftfahrtunternehmen der EU sicherzustellen.

## 2. **Allgemeine Bemerkungen**

### 2.1 **Rechtsgrundlage für die Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten innerhalb der EU**

Wie in der Begründung des Verordnungsvorschlags erläutert<sup>5</sup>, organisieren souveräne Staaten den Luftverkehr im Wege bilateraler Luftverkehrsabkommen. Seit der Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der EU gründet die Freiheit der Luftfahrtunternehmen der Mitgliedstaaten, innerhalb der EU Flugdienste zu erbringen, ausschließlich auf der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008<sup>6</sup>, in der auch Vorschriften für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für diese Luftfahrtunternehmen festgelegt sind. Ohne ein Austrittsabkommen würde der Luftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten nicht mehr durch diese Verordnung geregelt, d. h., ab dem 30. März 2019 gäbe es keine Rechtsgrundlage mehr für die Erbringung von Flugdiensten zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten durch ihre jeweiligen Luftfahrtunternehmen. Zudem würden die Luftverkehrsunternehmen des Vereinigten Königreichs ihre Betriebsgenehmigung für die EU verlieren.

Die Staaten können zwar die Flugpläne benannter Luftfahrtunternehmen für eine Flugsaison auf der Grundlage von Einvernehmen und Gegenseitigkeit genehmigen, diese Ad-hoc-Genehmigungen sind indes kein Garant für Planungssicherheit und würden bei Flügen zwischen dem Vereinigten Königreich und EU-Mitgliedsstaaten zu einem unermesslichen Verwaltungsaufwand führen. Gleichzeitig würde sich die einigermaßen kontroverse rechtliche Frage stellen, ob die EU weiterhin die ausschließliche Kompetenz für Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich besitzen würde, ohne das die Mitgliedstaaten keine rechtswirksame Genehmigung für Flüge erteilen könnten. Es muss also eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, damit Luftverkehrsdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich auch nach dem 29. März 2019 bereitgestellt werden können.

### 2.2 **Austrittsabkommen – Auswirkungen auf den Luftverkehr**

Die EU und das Vereinigte Königreich haben ein Austrittsabkommen ausgehandelt, das Maßnahmen beinhaltet, die den Wechsel des Vereinigten Königreichs von einem EU-Mitgliedstaat zu einem Drittland erleichtern sollen. Dieses Abkommen betrifft alle Wirtschaftsbereiche. Während der Übergangszeit würde geltendes und neu verabschiedetes EU-Recht im Vereinigten Königreich angewendet; das Vereinigte Königreich würde jedoch nicht mehr aktiv am Beschlussfassungsprozess der EU, was auch EU-Agenturen wie die EASA einschließt, mitwirken. Diese Situation würde sich erst mit dem Abschluss eines neuen Luftverkehrsabkommens zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU-27 ändern.

---

<sup>5</sup> [COM\(2018\) 895 final](#).

<sup>6</sup> [Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft](#).

## 2.2.1 Von der EU geschlossene internationale Übereinkünfte

Nach dem Brexit muss das Vereinigte Königreich mehr als 750 internationale Übereinkünfte, die die EU im Namen der Mitgliedstaaten abgeschlossen hat, erneut aushandeln, darunter diverse luftverkehrsrelevante Vereinbarungen wie das Open-Skies-Abkommen zwischen der EU und den USA, das nicht mehr für das Vereinigte Königreich gelten wird. Luftverkehrsvereinbarungen, die die EU auf der Grundlage ihrer *ausschließlichen* Zuständigkeit abgeschlossen hat, werden für das Vereinigte Königreich nach seinem Austritt aus der EU nicht mehr gelten. Auch *gemischte*, auf der Grundlage *geteilter* Zuständigkeit abgeschlossene Abkommen, die den EU-Mitgliedstaaten Vorteile sichern, werden dem Vereinigten Königreich nicht mehr zugutekommen. Im Austrittsabkommen verpflichtet sich die EU, alle internationalen Parteien von EU-Luftverkehrsabkommen davon in Kenntnis zu setzen, dass das Vereinigte Königreich während des Übergangszeitraums wie ein EU-Mitgliedstaat zu behandeln ist. Die Entscheidung darüber bleibt jedoch den Drittparteien vorbehalten; das Austrittsabkommen bzw. die fortgesetzte Gewährung von Vorteilen für das Vereinigte Königreich nach dem 29. März 2019 ist für Dritte nicht rechtlich bindend.

2.2.2 Mit den Aspekten MRO (Wartung, Reparatur und Instandhaltung), Flugzeugbau, Reparaturwerkstätten und Sicherheitsstandards befasst sich der EWSA in der Stellungnahme „Flugsicherheit nach dem Brexit“ (TEN/688).

## 3. **Verordnungsvorschlag**

### 3.1 **Hintergrund**

Die Europäische Kommission hat zwei Verordnungsvorschläge unterbreitet, um potenzielle kritische Unterbrechungen des Luftverkehrs zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich im Falle eines Austritts ohne Abkommen abzumildern:

- Einen Vorschlag über gemeinsame Vorschriften zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Luftverkehr im Hinblick auf den Brexit (COM(2018) 893 final – 2018/0433 (COD)), der Gegenstand dieser Stellungnahme ist, und
- einen Vorschlag über bestimmte Aspekte der Flugsicherheit im Hinblick auf den Brexit (COM(2018) 894 final – 2018/0434 (COD))<sup>7</sup>.

Darin enthalten sind Notfallmaßnahmen zur Regelung spezifischer Bereiche des EU-Rechts für den Fall eines Austritts ohne Abkommen. Es werden nur wenige Maßnahmen vorgeschlagen. Sie sind als außergewöhnliche Initiative zum Schutz grundlegender Interessen der Europäischen Union und ihrer Bürgerinnen und Bürger bei Eintritt dieses Szenarios zu begreifen.

Laut der Europäischen Kommission sollen damit weder die Vorteile einer EU-Mitgliedschaft reproduziert noch die Bedingungen der geplanten Übergangsphase vorweggenommen werden. Die Maßnahmen werden einseitig von der EU angenommen (und können jederzeit aufgehoben

---

<sup>7</sup> EWSA-Stellungnahme „Flugsicherheit nach dem Brexit“ (TEN/688), ABl. C ..., S. ...).

werden) und sind, je nach Sektor, zeitlich begrenzt. Des Weiteren ist die Aufteilung der Zuständigkeiten zu wahren, und nationale Maßnahmen müssen im Einklang mit dem EU-Recht stehen. Überdies sind die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht dazu gedacht, Versäumnisse bei der Vorbereitung zu überbrücken.

## 3.2 Vorgeschlagene Maßnahmen

- 3.2.1 Ziel der vorgeschlagenen Verordnung ist es, ein Jahr lang die grundlegende Konnektivität im Luftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU zu gewährleisten. Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs werden Verkehrsrechte eingeräumt, damit sie das Hoheitsgebiet der Union ohne Landung überfliegen, im Hoheitsgebiet der Union zu nichtgewerblichen Zwecken landen sowie direkte Strecken zwischen den Hoheitsgebieten des Vereinigten Königreichs und der EU bedienen können, wobei nicht zwischen Personen- und Frachtbetrieb oder Linien- und Nichtlinienflugverkehr unterschieden wird<sup>8</sup>. Bei der Bereitstellung von Linienflugdiensten darf die Gesamtzahl der vor dem Brexit in der IATA-Sommer- bzw. IATA-Wintersaison des Jahres 2018 geleisteten Frequenzen nicht überschritten werden<sup>9</sup>.
- 3.2.2 Die den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs gewährten Rechte hängen außerdem von der Einhaltung des Grundsatzes der „Gleichwertigkeit von Rechten“ ab, was im Wesentlichen bedeutet, dass die Europäische Kommission überwacht, ob die den Luftfahrtunternehmen der Union *de jure und de facto* eingeräumten Rechte denen gleichwertig sind, die den Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs auf der Grundlage dieser Verordnung gewährt werden. Wenn dies nicht der Fall ist oder diese Rechte nicht gleichermaßen allen Luftfahrtunternehmen der EU gewährt werden, bleibt es der Europäischen Kommission vorbehalten, Kapazitäten weiter einzuschränken und die Mitgliedstaaten aufzufordern, Betriebsgenehmigungen zu verweigern, aufzuheben oder zu widerrufen oder sonstige zweckdienliche Maßnahmen zu erlassen<sup>10</sup>. Die Europäische Kommission kann die gleichen restriktiven Maßnahmen ergreifen, wenn sie feststellt, dass der faire Wettbewerb nicht gewährleistet ist, bspw. wenn das Vereinigte Königreich seine Luftfahrtunternehmen subventioniert oder Luftfahrtunternehmen der EU benachteiligt<sup>11</sup>.
- 3.2.3 Die vorgeschlagene Verordnung beinhaltet ferner Anforderungen für die Beantragung von Betriebsgenehmigungen bei den Mitgliedstaaten<sup>12</sup> und für die Vorlage von Betriebsplänen, Programmen und Flugplänen bei den zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten<sup>13</sup> sowie Bedingungen für die Verweigerung, den Widerruf, die Aussetzung oder die Einschränkung von Betriebsgenehmigungen<sup>14</sup> und für die fortgesetzte Anerkennung von vom

---

8 [Siehe COM\(2018\) 893 final](#), Art. 3 Abs. 1.

9 [COM\(2018\) 893 final](#), Art. 3 Abs. 2.

10 [COM\(2018\) 893 final](#) Art. 4.

11 [COM\(2018\) 893 final](#) Art. 5.

12 [COM\(2018\) 893 final](#) Art. 6.

13 [COM\(2018\) 893 final](#) Art. 7.

14 [COM\(2018\) 893 final](#) Art. 8.

Vereinigten Königreich erteilten Lufttüchtigkeitszeugnissen, Zulassungen/Zeugnissen über Befähigungen und Lizenzen<sup>15</sup>.

#### 4. **Besondere Bemerkungen**

##### 4.1 **Kapazitätsbegrenzung**

4.1.1 Die europäischen Interessenträger sind geteilter Meinung, ob es notwendig ist, die zur Verfügung gestellte Kapazität zu beschränken<sup>16</sup>. Dagegen spricht insbesondere das für die kommenden Jahre prognostizierte Wachstum des Luftverkehrsmarkts von 6 %.

4.1.2 Der EWSA stimmt jedoch mit der Europäischen Kommission darin überein, dass das Ziel dieser Verordnung nicht darin besteht, die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zu ergänzen und de facto einen funktionsfähigen gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum zu schaffen. Zugegebenermaßen wird durch die Regelung von Frequenzen und damit der zur Verfügung gestellten Kapazität in die Marktdynamik eingegriffen. Indes müssen in Anbetracht des Brexits und in Ermangelung eines ratifizierten Austrittsabkommens dringend Maßnahmen ergriffen werden. Diese Verordnung ist daher in den politischen Kontext einzuordnen, dass es bislang nicht gelungen ist, ein geeignetes Austrittsabkommen anzunehmen, das für eine begrenzte Übergangszeit die Rechtsgrundlage sichert, während das Vereinigte Königreich Maßnahmen als Drittland ergreift; ohne ein solches Austrittsabkommen drohen allen Wirtschaftsbereichen, insbesondere dem Luftverkehr, schwerwiegende Störungen.

4.1.3 Die im Rahmen dieser Verordnung zur Verfügung gestellte Kapazität ist daher nicht das Abbild eines funktionierenden Marktes, sondern einer dringenden Notfallmaßnahme. Ohne diese Verordnung laufen die Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs ernstlich Gefahr, ihre Betriebsgenehmigung für die EU zu verlieren. Mit dieser Verordnung kann die grundlegende Konnektivität im Luftverkehr aufrechterhalten werden. Die Begrenzung schafft insofern Sicherheit für die Mitgliedstaaten, als kein Mitgliedstaat zusätzliche Frequenzen genehmigen kann. Auch die Voraussetzungen für eventuell notwendige Abhilfemaßnahmen sind klar festgelegt. Die Begrenzung der Frequenzen unterstreicht den Übergangs- und Notfallcharakter der Verordnung. Der Bezugszeitraum sollte am 29. März 2019 enden (nach der kompletten IATA-Sommer- bzw. IATA-Wintersaison 2018/2019), um der aktuellen Marktlage besser Rechnung zu tragen. Die Verordnung gilt für die Zeit von höchstens einem Jahr, die für die Aushandlung eines neuen Luftverkehrsabkommens erforderlich ist.

4.1.4 In Anbetracht ihres Übergangs- und Notfallcharakters befürwortet der EWSA die zeitlich beschränkte Begrenzung der Frequenzen. Allerdings appelliert der EWSA an die EU und das Vereinigte Königreich, im Interesse der europäischen Wirtschaft und ihrer Arbeitnehmer so rasch wie möglich ein umfassendes Luftverkehrsabkommen als einzige Rechtsgrundlage für einen offenen und wettbewerbsfähigen Luftverkehrsmarkt anzunehmen.

---

<sup>15</sup> [COM\(2018\) 893 final](#) Art. 9.

<sup>16</sup> [COM\(2018\) 893 final – 2018/0433 \(COD\)](#).

#### **4.2 Ausweitung auf Code-Sharing und Leasing-Vereinbarungen**

4.2.1 Nach Ansicht des EWSA würde die Aufnahme von Klauseln zur Fortsetzung von Code-Sharing und Leasing-Vereinbarungen über das Ziel der Verordnung hinausgehen. Diese gewerblichen Vereinbarungen sind zur Sicherstellung einer grundlegenden Konnektivität zwischen zwei Parteien entbehrlich. Rechtsgrundlage für diese Art der kommerziellen Zusammenarbeit ist die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008; sollen entsprechende Vereinbarungen fortgesetzt werden, dann müssen sie in einem künftigen umfassenden Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich vorgesehen werden.

#### **4.3 Ausweitung auf Verkehrsrechte der fünften Freiheit (für Frachtbetrieb)**

4.3.1 Mit der Verordnung wird grundlegende Konnektivität sichergestellt, d. h., Flugdienste zwischen zwei Staaten im Einklang mit den Verkehrsrechten der dritten und vierten Freiheit. Auch die Gewährung technischer Rechte gemäß den Verkehrsrechten der ersten und zweiten Freiheit ist vorgesehen. Über die Sicherstellung der grundlegenden Konnektivität zwischen zwei Staaten hinausgehende Rechte können nicht im Rahmen dieser Verordnung gewährt werden, deren Ziel nicht darin besteht, neue Geschäftsmöglichkeiten zu eröffnen oder gar die Rechtsgrundlage für den gesamten derzeitigen Betrieb zu erweitern. Nach Meinung des EWSA ist es nicht mit dem Zweck und der Logik der vorgeschlagenen Verordnung vereinbar, über die vorläufig eingeräumten gewerblichen Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit hinaus weitere Verkehrsrechte zu gewähren.

#### **4.4 Auswirkungen auf Eigentums- und Kontrollanforderungen**

4.4.1 Der EWSA vertritt den Standpunkt, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 festgelegten Eigentums- und Kontrollanforderungen nicht aufgrund des Brexits geändert werden sollten. In der vorgeschlagenen Verordnung sollte eine zusätzliche ausreichende Frist vorgesehen werden, in der ein Luftfahrtunternehmen der EU, das Gefahr läuft, nach dem Brexit seine Betriebsgenehmigung für die Union zu verlieren, seine Eigentumsverhältnisse anpassen und von der Europäischen Kommission genehmigen lassen kann.

#### **4.5 Ausnahme von der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 auf Flugdienste von Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs in die EU**

4.5.1 Nach Ansicht des EWSA sollte die Verordnung (EG) Nr. 868/2004 weiterhin ohne Ausnahmen gelten, um die Schaffung eines Präzedenzfalls im Hinblick auf künftige Anwendungen dieses Handelsschutzinstruments zu vermeiden. Außerdem ist eine Ausnahmeregelung überflüssig, da in der vorgeschlagenen Verordnung bereits Maßnahmen vorgesehen sind, die die Europäische Kommission im Bedarfsfall ergreifen kann, um gegen eine Diskriminierung von Luftfahrtunternehmen der EU vorzugehen.

## 4.6 Gleichwertigkeit von Rechten

- 4.6.1 Der Artikel über die Gleichwertigkeit von Rechten, der der Europäischen Kommission die Möglichkeit einräumt, die Mitgliedstaaten aufzufordern, Betriebsgenehmigungen von Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs zu widerrufen oder einzuschränken, stößt auf Bedenken. Der Artikel lässt einen Interpretationsspielraum offen, und es ist alles andere als sicher, dass ihn alle Mitgliedstaaten gleich interpretieren würden. Von Vorteil ist in erster Linie, dass automatische Strafmaßnahmen gegenüber Luftfahrtunternehmen vermieden werden und dementsprechend weniger zwangsläufige Markteingriffe erfolgen. In Anbetracht des Übergangscharakters der Verordnung ist ein pragmatischer Ansatz angemessener als formalistische Schlagabtausche im Namen der Gleichwertigkeit.
- 4.6.2 Der EWSA räumt ein, dass es von Vorteil ist, wenn die gewährten Rechte, wie in Artikel 4 der vorgeschlagenen Verordnung beschrieben, „de jure oder de facto [...] gleichwertig“ sind, um einen fairen Wettbewerb und gleiche Ausgangsbedingungen für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich zu sichern. Luftfahrtunternehmen des Vereinigten Königreichs wären bei einem Austritt ohne Abkommen nicht länger an EU-Rechtsvorschriften beispielsweise über Verbraucherschutz, Emissionshandel oder staatliche Beihilfen gebunden. Es liegt deshalb nicht nur im Interesse der Luftfahrtunternehmen, sondern auch der Bürgerinnen und Bürger der EU, zu verstehen, in welchen Fällen bestimmte Dienste eventuell eingestellt werden könnten, um eine faktische oder rechtliche Gleichwertigkeit von Rechten herzustellen.
- 4.6.3 Der EWSA empfiehlt daher, dass die Europäische Kommission für eine harmonisierte Umsetzung dieses Artikels sorgen und ggf. mehr spezifische Beispiele für Situationen nennen sollte, in denen Abhilfemaßnahmen seitens der EU angezeigt wären.
- 4.7 Nach Meinung des EWSA sollten den in der Luftfahrtbranche Beschäftigten aus dem Vereinigten Königreich die ihnen aus EU-Recht erwachsenden Ansprüche erhalten bleiben, u. a. in Verbindung mit der Arbeitszeitrichtlinie, der Richtlinie über Leiharbeitnehmer, den Regelungen über Flugzeitbeschränkungen, der Richtlinie über die Einsetzung eines Europäischen Betriebsrats, der Richtlinie über den Übergang von Unternehmen usw., um wirklich gleiche Ausgangsbedingungen im Vergleich zu den Luftfahrtunternehmen der EU sicherzustellen.

Brüssel, den 20. Februar 2019

Luca JAHIER

Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses