

**DE**

**TEN/711**

**Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft**

**POSITIONSPAPIER**  
  
Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss  
  
**Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft**  
[COM(2020) 111 final – 2020/0042 (COD)]

Hauptberichterstatter: **Thomas KROPP**

|  |  |
| --- | --- |
| Datum des Dokuments | 25/03/2020 |

|  |  |
| --- | --- |
| Befassung | Europäisches Parlament, 26/03/2020  Rat der Europäischen Union, 24/03/2020 |
| Rechtsgrundlage | Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union |
| Zuständige Fachgruppe | Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft |

# **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

## In der Verordnung (EWG) Nr. 95/93[[1]](#footnote-1) sind die Verfahren und Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der EU festgelegt. Gemäß Artikel 10 dieser Verordnung müssen Luftfahrtunternehmen mindestens 80 % der ihnen zugewiesenen Zeitnischen innerhalb einer bestimmten Flugplanperiode nutzen, um in der entsprechenden Flugplanperiode des darauffolgenden Jahres ihr Anrecht auf dieselbe Abfolge von Zeitnischen zu wahren.

## Der Ausbruch des COVID-19-Virus hat bislang beispiellose und exponentiell zunehmende Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage in der globalen Luftfahrt. Für europäische Luftfahrtunternehmen wurden diese Auswirkungen erstmals im Januar 2020 bei Flügen in die und aus der Volksrepublik China deutlich; innerhalb von zwei Monaten breitete sich das Virus jedoch weltweit aus. Um die Verbreitungsgeschwindigkeit des Virus zu verlangsamen, haben Staaten strenge Beschränkungen für den internationalen Luftverkehr und die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger verhängt. Aufgrund der fehlenden Nachfrage und der behördlichen Maßnahmen wurde der Luftverkehr auf ein bislang unbekanntes Niveau zurückgefahren; hierdurch gerät die finanzielle Überlebensfähigkeit aller Interessenträger in der Luftfahrt, insbesondere der Sozialpartner, in große Bedrängnis. Bei allen herrscht große und berechtigte Sorge in Bezug auf die Zukunft ihrer Arbeitsplätze in dieser ansonsten schnell wachsenden Branche. Die Luftfahrtunternehmen mussten ihre Kapazitäten immer stärker zurückschrauben und ihre Flugzeuge am Boden behalten. In einigen Mitgliedstaaten mussten Fluglinien ihren Flugbetrieb gänzlich einstellen. Die Dauer und das Ausmaß der Auswirkungen des Virus lassen sich nicht absehen.

## Gemäß der geltenden Zeitnischen-Verordnung würden Luftfahrtunternehmen ihre Zeitnischen verlieren, wenn sie nicht mindestens 80 % davon nutzen. Um ihre Zeitnischen aufgrund des Fehlens einer Bestimmung zur Aussetzung dieser so genannten „Use-it-or-lose-it“-Regelung beizubehalten, müssten Luftfahrtunternehmen weiterhin Flüge mit äußerst geringer Auslastung durchführen, wodurch sich ihr finanzieller Verlust weiter verschärfen und eine unnötige Umweltbelastung entstehend würde.

## Daher schlägt die Kommission eine Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 vor, damit Luftfahrtunternehmen ihre angestammten Rechte auf die von ihnen nicht genutzten Zeitnischen wahren können. Die Kommission schlägt die Aussetzung von Artikel 10a der Verordnung Nr. 95/93 für alle Flüge für den Zeitraum zwischen März 2020 und Juni 2020 sowie rückwirkend vom 23. Januar 2020[[2]](#footnote-2) bis Juni 2020 für Flüge in die und aus der Volksrepublik China sowie in und aus Hongkong vor.

## Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) befürwortet die vorgeschlagene Aussetzung von EU-Vorschriften für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughafen. Seiner Ansicht nach sollte die vorgeschlagene Aussetzung jedoch mindestens für die gesamte Dauer des Sommerflugplans 2020 gelten, d. h. bis 24. Oktober. Dies würde den Luftfahrtunternehmen Planungssicherheit bieten. Die Annahme, dass die Luftfahrtunternehmen bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Wiederaufnahme ihres vollständigen Sommerflugplans ab Juni planen könnten, ist höchst unrealistisch. Ganz im Gegenteil: Viele Luftfahrtunternehmen verringern ihre Kapazitäten aufgrund fehlender Vorausbuchungen weiter. Auf einigen Strecken ist die Nachfrage vollkommen zusammengebrochen und der Flugbetrieb stillgelegt. Die Wiederaufnahme von Flügen wird lange dauern, denn sie hängt vom Vertrauen der Fluggäste ab. Der Luftverkehrsmarkt muss in den kommenden Wochen und Monaten unbedingt rasch und flexibel auf die Marktentwicklungen reagieren können, ohne die Zeitnischen zu verlieren, die für die Wiederherstellung funktionierender Flugnetze unabdingbar sind.

## Der EWSA empfiehlt, die Aussetzung der Regeln für Zeitnischen in einem sehr viel umfassenderen Paket dringend notwendiger Maßnahmen anzusiedeln, damit sich die EU‑Luftfahrt nach der COVID-19-Krise erholen kann. Insbesondere Luftfahrtunternehmen sehen sich mit einem beispiellosen und unerwarteten Nachfragerückgang konfrontiert, zu dem noch Flugverbote, Grenzschließungen und anhaltende Ungewissheit über die weitere Ausbreitung der Krise hinzukommen. Die Kommission hat am 13. März 2020 bereits ein Konjunkturpaket angenommen. Allerdings melden alle Luftfahrtunternehmen schwerwiegende Liquiditätsprobleme; daher ist ein sehr viel breiter aufgestelltes Konzept notwendig, das auf alle zusätzlichen finanziellen Belastungen abhebt, die von der Branche derzeit nicht zu schultern sind.[[3]](#footnote-3)

## Der EWSA empfiehlt, die Entwicklungen betreffend Kapazitätskürzungen auch im Rahmen der Aktivitäten des Krisenkoordinierungsgremiums für die Europäische Luftfahrt (EACCC) enger zu überwachen, um eine optimale Kommunikation zwischen den Interessenträgern zu ermöglichen.

# **Allgemeine Bemerkungen**

* 1. Die Nachfrage nach Luftfahrtdiensten geht rasant zurück.Am 21. März 2020[[4]](#footnote-4) wurden 66 % weniger Flüge als am gleichen Tag des Vorjahres verzeichnet. An diesem Tag wurde auf den großen europäischen Luftverkehrsmärkten folgender Verkehrsrückgang verzeichnet: Italien ‑91 %, Spanien -76 %, Frankreich -74 %. Deutschland -66 %, Niederlande -57 %, Türkei -60 % und Vereinigtes Königreich -59 %.
  2. Aufgrund dieses Nachfragerückgangs haben die größten Luftfahrtkonzerne ihre Kapazitäten verringert: easyJet verzeichnete den stärksten Rückgang mit -87 %, gefolgt von Ryanair und der Lufthansa Group mit -78 % sowie IAG mit -66 % und Air France-KLM mit -62 %.

Bei einigen weiteren großen europäischen Luftfahrtunternehmen, die nicht zu den oben genannten zähen, wurden am 21. März folgende Kapazitätsrückgänge verzeichnet: LOT Polish ‑77 %, Finnair -67 %, TTAP -73 %, SAS -72 %, Wizz Air -70 %, Norwegian Air Shuttle -54 % und TUI -39 %. Luftfahrtunternehmen lassen schätzungsweise ca. 80 % der weltweiten Flotte, sprich rund 60 000 Flugzeuge am Boden.[[5]](#footnote-5) Einige Luftfahrtunternehmen haben ihren Flugbetrieb gänzlich eingestellt.[[6]](#footnote-6)

* 1. So gut wie alle großen europäischen Flughäfen fertigen derzeit weniger als 50 % der Flüge im Vergleich zum Vorjahr ab. Hier einige Beispiele: Milan Malpensa -88 %, Wien -85 %, Barcelona -84 % und Madrid -78 %.
  2. Um die Zuweisung der gleichen Zeitnischen für die gleiche Flugplanperiode im darauffolgenden Jahr zu sichern, müssen Luftfahrtunternehmen mindestens 80 % der Zeitnischen in dieser Flugplanperiode nutzen. Diese Bestimmung wurde eingeführt, um Luftfahrtunternehmen daran zu hindern, wertvolle Ankunfts- und Abflugzeiten für andere Luftfahrtunternehmen zu blockieren, auch wenn sie diese nicht nutzten. Aus Sicht der Flughäfen bedeutet dies einen unvorhersehbaren Einnahmenverlust. Für die Mitbewerber bedeutet dies, dass sie nicht auf diese Ankunfts- und Abflugzeiten zugreifen können.
  3. Für die Aufhebung dieser Bestimmung gibt es Präzedenzfälle. So hatte die Kommission in der Vergangenheit in unerwarteten und unvorhersehbaren Notlagen vergleichbare Änderungen zu der Verordnung (EWG) Nr. 95/93[[7]](#footnote-7) vorgeschlagen, namentlich
* im Jahr 2002 infolge der Terroranschläge vom 11. September (Verordnung (EG) Nr. 894/2002),
* im Jahr 2003 infolge des SARS-Ausbruchs (Verordnung (EG) Nr. 1554/2003),
* im Jahr 2009 infolge der weltweiten Finanzkrise (Verordnung (EG) Nr. 545/2009).
  1. Aufgrund der exponentiellen Ausbreitung des Virus und der immer strikteren behördlichen Maßnahmen, um die Verbreitung des Virus einzudämmen, geht die Nachfrage nach Luftverkehrsdiensten noch schneller zurück, wodurch die Luftfahrtbranche in Bezug auf ihre Liquidität erheblich in Bedrängnis gerät. Der Vorschlag zur Aussetzung der Regeln für Zeitnischen würde klare Leitlinien für die Zeitnischenkoordinatoren vorgeben, wie sie in den kommenden Monaten des Sommerflugplans vorzugehen haben, der am 28. März 2020 beginnt. Angesichts der Dringlichkeit ist ein beschleunigtes Verfahren für die Annahme dieses Kommissionsvorschlags erforderlich, damit die Luftfahrtunternehmen für die kommenden Monate Planungssicherheit erhalten.

# **Besondere Bemerkungen**

* 1. Die Kommission schlägt konkret vor[[8]](#footnote-8), Artikel 10a durch einen neuen Artikel zu ersetzen, um die Zeitnischenkoordinatoren dazu zu verpflichten, die Zeitnischen, die für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 30. Juni 2020 Luftfahrtunternehmen ursprünglich zugewiesen wurden, (für die Festlegung der entstehenden „angestammten Rechte“) so zu betrachten, als seien sie von diesen Luftfahrtunternehmen genutzt worden. Ein zusätzlicher früherer Zeitraum wurde für die Zeitnischen für Luftverkehrsdienste zwischen Flughäfen in der Europäischen Union und Flughäfen entweder in der Volksrepublik China oder in der Sonderverwaltungsregion Hongkong der Volksrepublik China aufgenommen (ab 23. Januar 2020). In Artikel 10a wird der Kommission zudem die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte anzunehmen, falls die Krise in Verbindung mit dem Ausbruch von COVID-19 nicht beendet ist und weiterhin negative Auswirkungen auf den Luftverkehr hat. Aufgrund der rasanten Entwicklung des Ausbruchs müssen die delegierten Rechtsakte im Dringlichkeitsverfahren angenommen werden.
  2. Die Kommission gründet ihren Vorschlag auf Daten, die vor der Veröffentlichung ihrer neuen Verordnung vorlagen. Die verwendeten Daten sind zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Stellungnahmeentwurfs, kaum zehn Tage später, allerdings schon wieder veraltet. Dies zeigt das Tempo, mit dem sich die Krise weiter ausbreitet[[9]](#footnote-9). Aufgrund der exponentiell wachsenden weltweiten Verbreitung des Virus und seiner verheerenden Auswirkungen auf das gesellschaftliche Leben können seine Folgen auf den Luftverkehr nicht mit früheren Krisen verglichen werden. Auch wenn die Maßnahmen an sich die Planung der Luftfahrtunternehmen erleichtern wird, so scheint die zunächst angelegte Dauer der Maßnahmen (bis Juni 2020) willkürlich und wird auch nicht von den derzeit verfügbaren Daten untermauert.
  3. Aufgrund der kurzen Fristen wurden keine Anhörungen mit Interessenträgern durchgeführt. Allerdings haben einige Interessenträger ihre Standpunkte öffentlich bekanntgemacht.

### In einer Stellungnahme vom 13. März 2020 begrüßte der Verband der europäischen Flughafenkoordinatoren (European Airport Coordinators Association, EUACA) den Kommissionsvorschlag.

### In einer ebenfalls am 13. März veröffentlichten Stellungnahme begrüßte der internationale Dachverband der Flughafenbetreiber (Airports Council International, ACI) den Kommissionsvorschlag, betonte jedoch, dass jedwede weitere Verlängerung der Aussetzung der Regeln für Zeitnischen nach Juni 2020 faktengestützt sein und in Absprache mit der Flughafenwirtschaft und den Zeitnischenkoordinatoren erfolgen sollte. In weiteren Stellungnahmen sprach sich der ACI ausdrücklich gegen eine Verlängerung zum derzeitigen Zeitpunkt aus, da dies aufgrund der mangelnden Vorhersehbarkeit der Entwicklung über den Juni hinaus verfrüht sei. Der ACI schließt nicht aus, dass der Luftverkehr sich bereits vor Juni 2020 wieder im Aufwind befinden könnte. Der ACI zeigte sich insbesondere besorgt, dass Flughäfen im Zweifel darüber gelassen würden, welche Flüge und zu welchem Zeitpunkt abgesagt werden. Dies beeinträchtige wiederum die Planungssicherheit für die Flughäfen.

### 

### In einem offenen Brief an die EU-Verkehrsminister vom 17. März 2020 begrüßten die Vereinigungen von Fluggesellschaften A4E und ERA ebenfalls den Kommissionsvorschlag als ersten Schritt, forderten jedoch, dass die Aussetzung der Regeln für Zeitnischen angesichts des Zusammenbruchs des Luftverkehrsmarktes, dessen Auswirkungen auch lange nach Juni 2020 noch spürbar sein würden, für den gesamten Sommerflugplan verlängert wird. Sie sind der Meinung, dass eine derartige Aussetzung für die gesamte Flugplanperiode mehr Rechtsklarheit und Planungssicherheit bieten und auch verhindern würde, dass immer wieder um neue Verlängerungen ersucht werden muss.

## Das Gesetzgebungsverfahren wurde beschleunigt. Die Kommission hat ihren Vorschlag am 13. März vorgelegt. Am 19. März hat der Rat der Europäischen Union ein Mandat für Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über einen Vorschlag zur Aussetzung der „Use-it-or-lose-it“-Regelung bis 24. Oktober erteilt, um Luftfahrtunternehmen bei der Bewältigung des drastischen Nachfrageeinbruchs zu unterstützen. Das Europäische Parlament wird den Vorschlag am 26. März erörtern.

## Der EWSA empfiehlt die Annahme des Kommissionsvorschlags[[10]](#footnote-10) mit folgenden Änderungen: Artikel 10a Absatz 1 sollte wie folgt lauten:

## *Für die Zwecke der Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 betrachten die Koordinatoren die Zeitnischen, die für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 24. Oktober 2020 Luftfahrtunternehmen ursprünglich zugewiesen wurden, so, als seien sie von diesen Luftfahrtunternehmen genutzt worden.*

## Hierfür gibt es drei Gründe: Erstens scheint es sehr unwahrscheinlich, dass in naher Zukunft ausreichend Daten zur Verfügung stehen, die eine Beschränkung dieser Aussetzung bis Juni 2020 rechtfertigen; die Entwicklung ist rasant und ihre Richtung unvorhersehbar. Zweitens sollte für den bevorstehenden Sommerflugplan Planungssicherheit gegeben werden, damit sich die Luftfahrtunternehmen auf die Nachfrageänderungen einstellen können, ohne unabsichtlich Zeitnischen zu verlieren. Drittens kann den verständlichen Bedenken der Flughäfen, dass ihre Planungssicherheit nicht ungebührlich beeinträchtigt werden sollte, durch einen regelmäßigen Dialog aller Interessenträger Rechnung getragen werden, in dessen Rahmen darüber beraten wird, wie die Kommunikation optimiert werden kann. Dieser Dialog sollte vom Krisenkoordinierungsgremium für die Europäische Luftfahrt geführt werden.

* 1. Der EWSA ist bereit, sich an der weiteren Debatte über die Frage zu beteiligen, wie wieder eine lebens- und wettbewerbsfähige europäische Luftfahrtbranche aufgebaut werden kann. Dafür sind ein umfassendes Konzept und Diskussionen mit allen Interessenträgern notwendig, insbesondere den Sozialpartnern, die von der COVID-19-Krise besonders betroffen sind. Ein derart umfassendes Konzept sollte auch eine Überarbeitung aller geltenden Vorschriften und Maßnahmen beinhalten, die der Luftfahrtbranche ungebührliche Lasten auferlegen. Dazu zählen u. a. Versorgungs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Falle von Flugstreichungen während einer derart außergewöhnlichen Krise oder die Verlängerung der Lizenzen von Mitgliedern der Flugbesatzung im Falle fehlender Schulungsmöglichkeiten und -stätten. Verbände in anderen Teilen der Welt verfolgen ein derart umfassendes Konzept[[11]](#footnote-11). Für die Gewährleistung von Wettbewerbsfähigkeit und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen auf dem internationalen Markt sollten vergleichbare Konzepte unbedingt dringend in Erwägung gezogen werden.

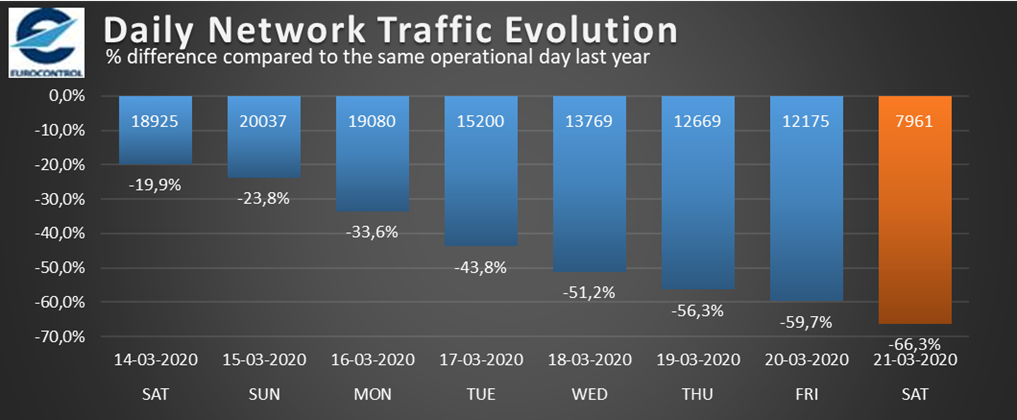
Luca JAHIER

Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**ANLAGE 1**

**Aktuelle Verkehrssituation, Stand: Samstag, 21. März 2020 (im Vergleich zum gleichen Tag im Jahr 2019)**



**Quelle: EUROCONTROL**

# **Wichtigste Punkte in Bezug auf das Flugnetz:**

* Flüge im NM-Netz: **7 961, das entspricht -66,3 % (oder einem Rückgang um 15 658 Flüge)**
* Fast alle Staaten verzeichnen aktuell ein Verkehrsvolumen von weniger als 50 % im Vergleich zum Vorjahr. Auf den größten europäischen Luftverkehrsmärkten wurde am 21. März folgender Verkehrsrückgang verzeichnet: Italien -91 %, Spanien -76 %, Frankreich -74 %. Deutschland -66 %, Niederlande -57 %, Türkei -60 % und Vereinigtes Königreich -59 %.

# **Luftfahrtunternehmen:**

* Schwerpunkt größte Luftfahrtkonzerne: easyJet verzeichnete den größten Rückgang mit ‑87 %, gefolgt von Ryanair und der Lufthansa Group mit -78 % sowie IAG mit -66 % und Air France-KLM mit -62 %.
* Bei einigen weitere große europäische Luftfahrtunternehmen, die nicht zu den oben genannten zähen, wurden am 21. März folgende Kapazitätsrückgänge verzeichnet: LOT Polish -77 %, Finnair -67 %, TTAP -73 %, SAS -72 %, Wizz Air -70 %, Norwegian Air Shuttle -54 % und TUI -39 %.

# **Flughäfen:**

* So gut wie alle großen europäischen Flughäfen fertigten weniger als 50 % der Flüge im Vergleich zum Vorjahr ab. Hier einige Beispiele: Milan Malpensa -88 %, Wien -85 %, Barcelona -84 %, Madrid -78 %, München und Zürich -74 %, Frankfurt und Paris CDG ‑64 %, Amsterdam -59 %, Istanbul -62 %, London Heathrow -54 % und Dublin -47 %.

**ANLAGE 2**

AACO kommuniziert mit Regierungen, um Maßnahmen anzunehmen, die die Belastung der Luftfahrtunternehmen aufgrund der COVID-19-Krise verringern könnten

Quelle: Organisation der arabischen Luftfahrtunternehmen (Arab Air Carriers' Organization, AACO)

22. März 2020

Aufgrund der raschen Ausbreitung der COVID-19-Pandemie erlassen eine Reihe von Ländern Reiseverbote, andere schließen ihren Luftraum völlig. Weltweit ist die Nachfrage nach Luftverkehrsdiensten extrem niedrig. Um Arbeitsplatzverluste zu vermeiden und der Luftfahrtbranche nach Ende der Krise wirtschaftliche Starthilfe zu geben, hat die Organisation der arabischen Luftfahrtunternehmen (Arab Air Carriers' Organization, AACO) mit den Regierungen im arabischen Raum über die arabische Zivilluftfahrt-Organisation (AACO) kommuniziert, um sie zur Annahme folgender Maßnahmen anzuhalten:

1. Steuern: Die AACO ruft die arabischen Regierungen auf, Steuererleichterungen für Luftfahrtunternehmen für die Dauer von mindestens zwei Jahren zu gewähren.
2. Finanzlage der Luftfahrtunternehmen: Die AACO fordert die arabischen Regierungen auf, rasch ein Paket zur finanziellen Unterstützung der Luftfahrtunternehmen aufzulegen, um mehr als 150 000 Familien zu schützen, deren Existenz direkt vom Einkommen ihrer Familienmitglieder abhängt, die in der Luftverkehrsbranche beschäftigt sind, und Luftfahrtunternehmen bei der Bewältigung der Krise zu unterstützen und ihnen Starthilfe zu geben, damit sie ihren normalen Beitrag zur wirtschaftlichen Nachhaltigkeit und zum Wirtschaftswachstum nach Ende dieser schwierigen Zeiten leisten können.
3. Bezahlung von Kreditgebern und Zulieferern: Die AACO ersucht um die Unterstützung der arabischen Regierungen und anderer Luftverkehrspartner sowie weiterer Interessenträger, um Kreditgeber und Zulieferer aufzufordern, den Luftfahrtunternehmen eine „Schonfrist“ zu gewähren und in der derzeitigen Lage von Maßnahmen abzusehen, bis der Luftverkehr wieder seinen Normalzustand erreicht hat.
4. Nutzergebühren: Die AACO ersucht Regierungen um Unterstützung der Luftfahrtunternehmen, indem sie Flughafenbetreiber und Flugsicherungsdienste auffordern, Luftfahrtunternehmen von der Bezahlung von Parkgebühren in dieser Notlage auszunehmen und keine oder nur niedrigere Nutzergebühren von den Luftfahrtunternehmen verlangen.
5. Haftungsbestimmungen in Vorschriften über Fluggastrechte: Die AACO fordert die Regierungen auf, Luftfahrtunternehmen zeitweilig von Vorschriften über Fluggastrechte auszunehmen, da die aktuelle Situation als „höhere Gewalt“ anzusehen ist, die Luftfahrtunternehmen zur kurzfristigen Streichung oder Verzögerung ihrer Flüge zwingt.
6. Zeitnischen-Regelungen: Die AACO fordert die Unterstützung der Regierungen, um die Luftfahrtunternehmen von den geltenden Zeitnischen-Regelungen auf arabischen Flughäfen auszunehmen.
7. Zusatzkosten aufgrund der Ausbreitung des Virus: Viele Luftfahrtunternehmen haben zusätzliche Hygienemaßnahmen eingeführt und Geräte zur Überwachung des Gesundheitszustands angeschafft. Die AACO fordert die Regierungen auf, den Luftfahrtunternehmen die Kosten für diese Maßnahmen zu erstatten oder ihnen die notwendigen Desinfizierungs- und Überwachungsinstrumente bereitzustellen.

Hauptberichterstatter des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft ([ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1993:014:SOM:DE:HTML)). [↑](#footnote-ref-1)
2. Datum, an dem der erste Flughafen in der Volksrepublik China aufgrund des Virus geschlossen wurde. [↑](#footnote-ref-2)
3. Ein Beispiel sind die vor Kurzem von der Kommission angenommenen Leitlinien für die Entschädigung der Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung, in denen anerkannt wird, dass die Streichungen von Flügen aufgrund von COVID-19 außergewöhnliche Umstände sind und somit kein Anrecht auf Entschädigung besteht. Allerdings müssten die Luftfahrtunternehmen auch in derartigen Fällen weiterhin unbegrenzte Betreuungs- und Unterstützungsleistungen leisten, was die Liquidität der Luftfahrtunternehmen noch zusätzlich belastet. Ihnen wird die Option genommen, Umbuchungen oder Gutscheine anzubieten, die die Auswirkungen auf ihre Liquidität begrenzt hätten. [↑](#footnote-ref-3)
4. Diese Daten stammen aus einer Veröffentlichung von Eurocontrol vom 21. März 2020; der vollständige Wortlaut dieser Veröffentlichung ist Anlage 1 zu entnehmen. [↑](#footnote-ref-4)
5. Financial Times, 23. März 2020, unter Berufung auf das Centre for Aviation (CAPA). [↑](#footnote-ref-5)
6. Austrian Airlines stellte den Flugbetrieb vom 18. bis 28. März ein. LOT Polish strich alle Flüge zwischen 15. und 28. März. Air Baltic strich alle Flüge zwischen 17. März und 14. April. Brussels Airlines stellte den gesamten Flugbetrieb vom 24. März bis 19. April ein. [↑](#footnote-ref-6)
7. Erwägungsgrund 3 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. [↑](#footnote-ref-7)
8. Siehe Erwägungsgrund 6 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. [↑](#footnote-ref-8)
9. In Erwägungsgrund 3 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft wird angegeben, dass Eurocontrol von einem Rückgang der Anzahl der Flüge um 10 % in den beiden ersten Märzwochen 2020 im Vergleich zu März 2019 ausgeht. Mit Stand 22. März 2020 muss diese Bewertung bereits nach oben revidiert werden (siehe Anlage 1). [↑](#footnote-ref-9)
10. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. [↑](#footnote-ref-10)
11. Konzept der Organisation der arabischen Luftfahrtunternehmen (Arab Air Carriers' Organization, AACO), siehe Anlage 2. [↑](#footnote-ref-11)