LUFTVERKEHR: MARKTREGELUNGEN

In dieser Kurzdarstellung wird erläutert, wie sich die Luftfahrtindustrie in der EU durch die Schaffung des Luftverkehrsbinnenmarktes Ende der 1990er-Jahre grundlegend verändert hat und wie der Luftverkehrsbinnenmarkt in den vergangenen 30 Jahren in hohem Maße zum starken Wachstum des Luftverkehrs in Europa beigetragen hat. Darin geht es auch um die Entwicklungen bei den EU-Marktvorschriften für den Luftverkehr, einschließlich der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der Schritte, die unternommen wurden, um die Branche umweltfreundlicher zu machen.

RECHTSGRUNDLAGE

— Mit Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union (im Folgenden „Rat“) ermächtigt, Rechtsakte zum Luftverkehr zu erlassen.

ZIELE

Zu den wichtigsten Zielen der EU-Luftverkehrsvorschriften gehören:

— die Schaffung eines Luftverkehrsbinnenmarktes in Europa,

— die Sicherstellung eines reibungslosen Funktionierens des Luftverkehrsbinnenmarkts und

— die Ausweitung des Luftverkehrsbinnenmarkts auf bestimmte Drittländer, wo dies möglich ist.

ENTWICKLUNGEN BEI DEN EU-MARKTVORSCHRIFTEN FÜR DEN LUFTVERKEHR

In der Vergangenheit entwickelte sich der Luftverkehr unter der Leitung und Aufsicht der nationalen Behörden. In Europa bedeutete dies in der Regel, dass nationale Luftfahrtunternehmen in Monopolstellung agierten und Flughäfen sich in öffentlichem Besitz und unter öffentlicher Verwaltung befanden. Entsprechend entwickelte sich auch der internationale Luftverkehr, der auf bilateralen Abkommen zwischen den Staaten begründet ist, wobei insbesondere der Marktzugang und die Eigentumsregelungen für Luftfahrtunternehmen einer strengen Kontrolle unterlagen.

Nach der Vollendung des Binnenmarkts wurden die vormals abgeschotteten nationalen Luftverkehrsmärkte mit einer Reihe von Regulierungsmaßnahmen auf europäischer Ebene schrittweise zu einem wettbewerbsfähigen Luftverkehrsbinnenmarkt zusammengeschlossen. Die Luftfahrt ist nun praktisch der erste Verkehrszweig – und bis heute in vielerlei Hinsicht der einzige –, für den ein vollständig integrierter Binnenmarkt besteht. Mit der Einführung des ersten und zweiten „Liberalisierungspakets“ der Einheitlichen Europäischen Akte in den Jahren 1987 bzw. 1990 wurden die Vorschriften über Tarifgestaltung und

Kapazitätsregelung erstmals gelockert. Im Jahr 1992 wurden mit dem dritten Paket, das inzwischen durch die Verordnung über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Verordnung (EG) Nr. 1008/2008) ersetzt wurde, alle verbleibenden Geschäftseinschränkungen für europäische Luftfahrtunternehmen, die innerhalb der EU tätig sind, aufgehoben. Diese wurde anschließend auf Norwegen, Island und die Schweiz ausgedehnt und konnte durch das Übereinkommen über die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums[1] dann weiter auf Nachbarländer ausgedehnt werden.

Mit dem dritten Liberalisierungspaket wurde für nationale Luftfahrtunternehmen die Bezeichnung „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft" eingeführt und als Grundprinzip festgelegt, dass alle diese Luftfahrtunternehmen Flugpreise und Frachtraten frei festsetzen und jede innergemeinschaftliche Strecke ohne Zulassung oder Genehmigung nutzen dürfen. Davon ausgenommen sind einige Sonderstrecken, für die die Mitgliedstaaten – unter Auflagen und für einen begrenzten Zeitraum – Gemeinwohlverpflichtungen festlegen dürfen.

Im dritten Liberalisierungspaket wurden auch die folgenden Anforderungen festgelegt, die ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erfüllen muss, damit es den Betrieb aufnehmen bzw. fortsetzen kann:

1. Mitgliedstaaten bzw. Staatsangehörige von Mitgliedstaaten müssen Eigentümer des Unternehmens sein und es tatsächlich kontrollieren. Der Hauptgeschäftssitz des Unternehmens muss sich in einem der Mitgliedstaaten befinden.
2. Das Unternehmen muss eine gute Finanzlage aufweisen. Es muss ausreichend versichert sein, um bei Unfällen seiner Haftpflicht nachkommen zu können.
3. Im Unternehmen müssen die entsprechende fachliche Eignung und die erforderlichen Organisationsstrukturen vorhanden sein, um die Sicherheit des Betriebs gemäß den geltenden Bestimmungen zu gewährleisten. Dies wird durch die Ausstellung eines „Luftverkehrsbetreiberzeugnisses" bescheinigt.

Parallel dazu wurden gemeinsame Vorschriften erlassen, um für das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarkts zu sorgen, was insbesondere Folgendes erforderlich machte: 1) gleiche Wettbewerbsbedingungen und 2) ein hohes und einheitliches Schutzniveau für Fluggäste.

Um für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen, gelten die Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen (Artikel 107 und 108 AEUV) und den Wettbewerb (Artikel 101 bis 109 AEUV – Zusammenschlüsse, Allianzen, Preisabsprachen usw.) für den Luftverkehrssektor. Die Kommission hat Leitlinien zur Prüfung der öffentlichen Finanzierung der Branche angenommen (1994 für Fluggesellschaften und 2005 für Flughäfen und Startbeihilfen für Fluggesellschaften auf Regionalflughäfen). Diese wurden im Frühjahr 2014 aktualisiert.

Mit den EU-Vorschriften wird sichergestellt, dass allen Luftfahrtunternehmen beim Zugang zu Diensten im Bereich des Luftverkehrs die gleichen Rechte und die gleichen Möglichkeiten eingeräumt werden. In einigen Drittländern, deren heimische

[1]Eine Analyse der Inhalte und Ergebnisse dieser Abkommen findet sich in einer Studie mit dem Titel „Overview of the air services agreements concluded by the EU" („Überblick über die von der EU abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen", Europäisches Parlament, 2013).

Luftfahrtunternehmen durch diskriminierende Praktiken und Subventionen unter Umständen unfaire Wettbewerbsvorteile erhalten, ist dies aber nicht der Fall.

Um hier Abhilfe zu schaffen, wurde mit der Verordnung zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr (Verordnung (EU) 2019/712 vom 17. April 2019) eine Regelung zur Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs eingeführt, damit gute Verkehrsanbindungen in der ganzen EU erhalten bleiben. Zu diesem Zweck erhält die Kommission die Befugnis, Untersuchungen einzuleiten und beschränkende Maßnahmen zu beschließen, wenn eine wettbewerbsverzerrende Praxis einem EU-Luftfahrtunternehmen Schaden zugefügt hat oder eindeutig eine Schädigung droht. Die Verordnung trat am 30. Mai 2019 in Kraft.

Der gerechte Zugang zu Flughäfen und deren Dienstleistungen wird durch die Zeitnischenverordnung (Verordnung (EWG) Nr. 95/93) geregelt: Für überlastete Flughäfen müssen die Zeitnischen (d. h. die Erlaubnis zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Tag zu starten oder zu landen) nach neutralen, transparenten und diskriminierungsfreien Regeln durch einen unabhängigen „Zeitnischen-Koordinator" zugewiesen werden. Um die Effizienz der Zuweisung von Zeitnischen weiter zu verbessern und eine optimale Nutzung der Flughafenkapazität zu gewährleisten[2], legte die Kommission 2011 einen Änderungsvorschlag vor. Die Verhandlungen über diesen Vorschlag wurden jedoch im Jahr 2013 ausgesetzt.

Mit der Richtlinie über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf EU-Flughäfen (Richtlinie 96/67/EG) wurde der Markt für Bodenabfertigungsdienste schrittweise für den Wettbewerb geöffnet. Der Vorschlag der Kommission von 2011 zur weiteren Öffnung dieses Marktes an den größten europäischen Flughäfen wurde jedoch 2014 wieder zurückgezogen. Mit der Richtlinie über Flughafenentgelte von 2009 (Richtlinie 2009/12/EG) wurden die Grundlagen für die Erhebung der Flughafenentgelte festgelegt, die Luftfahrtunternehmen für die Nutzung der Flughafeneinrichtungen und -dienste entrichten müssen. Am 17. Oktober 2023 nahm die Kommission Vorschläge sowohl für einen Beschluss als auch für eine Verordnung über Berichtspflichten in der Luftfahrt an. Das Parlament und der Rat verabschiedeten am 24. April 2024 beide Rechtsakte, den

— Beschluss im Hinblick auf bestimmte Berichtspflichten in den Bereichen Straßenverkehr und Luftfahrt (Beschluss (EU) 2024/1254);

— Verordnung hinsichtlich bestimmter Berichtspflichten in den Bereichen Straßenverkehr und Luftfahrt (Verordnung (EU) 2024/1230).

Seit 1989 gibt es gemeinsame Vorschriften, damit der gerechte Zugang zu Vertriebsnetzen sichergestellt und verhindert wird, dass diese Einfluss auf die Entscheidung des Verbrauchers nehmen. Dazu gehören Vorschriften über computergesteuerte Buchungssysteme (CRS), die als technische Schnittstellen zwischen Fluggesellschaften und Reisebüros dienen. Demnach müssen die Angebote aller Fluggesellschaften auf den Computerbildschirmen der Reisebüros unterschiedslos angezeigt werden (Verordnung (EG) Nr. 80/2009). Die CRS haben

[2]Luftfahrtunternehmen nutzen die ihnen zugeteilten Zeitnischen teilweise bewusst nicht aus und vermeiden so, dass diese an das Verteilersystem zurückgehen, aus dem sie an Wettbewerber vergeben werden könnten. In der EU gab es 2016 etwa 90 „koordinierte Flughäfen", d. h. Flughäfen mit einer Zeitnischenregelung, während es in den Vereinigten Staaten lediglich zwei derartige Flughäfen gab. Siehe insbesondere den Bericht mit dem Titel „Airport slots and aircraft size at EU airports" („Zeitnischen und Größe von Flugzeugen an den Flughäfen in der EU", Europäisches Parlament, 2016).

allerdings zunehmend an Bedeutung verloren, da der Vertrieb über das Internet – auch über die Websites der Luftverkehrsunternehmen – immer üblicher wird.

Damit in der gesamten EU Fluggäste (siehe 2.2.3) und Luftfahrzeuge geschützt sind und überall einheitliche hohe Sicherheitsmaßstäbe gelten, wurden die einzelstaatlichen Vorschriften durch gemeinsame Sicherheitsvorschriften ersetzt, die dann schrittweise auf die gesamte Luftverkehrskette ausgeweitet wurden. Darüber hinaus wurde die Europäische Agentur für Flugsicherheit eingerichtet, um Sicherheitsvorschriften auszuarbeiten und deren Umsetzung zu überwachen (siehe 3.4.9). Die Sicherheitsanforderungen an allen EU-Flughäfen wurden ebenfalls harmonisiert, um böswillige Handlungen gegen Luftfahrzeuge, ihre Fluggäste und Besatzungsmitglieder besser verhindern zu können (siehe 3.4.7). Außerdem bestehen gemeinsame Vorschriften zum Schutz der Fluggastrechte (Verordnung (EG) Nr. 261/2004), damit Fluggästen im Fall von längeren Verspätungen oder Annullierungen von Flügen ein Mindestmaß an Unterstützung und Entschädigung gewährt wird. Obwohl die Fluggastrechte in der EU viel besser geschützt sind als in jeder anderen Region der Welt, erweist sich die Anwendung der geltenden Vorschriften manchmal als schwierig, was nicht selten zu Gerichtsverfahren führt[3]. Die Kommission legte im März 2013 einen neuen Vorschlag zur Änderung der Verordnung über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste und der Verordnung über die Haftung von Luftfahrtunternehmen (Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates) vor, um die Umsetzung von EU-Vorschriften zu verbessern, indem die wichtigsten Grundsätze und bisher stillschweigend vorausgesetzten Passagierrechte klar dargestellt werden. Das Parlament und der Rat konnten sich bislang nicht auf einen endgültigen Text einigen, wobei der Rat zuletzt die Änderungsvorschläge des Parlaments am 24. März 2026 abgelehnt hat. Vertreter beider Organe haben einen Vermittlungsausschuss eingesetzt, um die Verhandlungen fortzusetzen.

Im Oktober 2022 unterzeichneten die EU und der Verband südostasiatischer Nationen (ASEAN)[4] ein Luftverkehrsabkommen, mit dem die direkten Verbindungen zwischen den beiden Gebieten verbessert sowie die Luftverkehrsmöglichkeiten erweitert und gleichzeitig die Vorschriften und Standards optimiert werden sollen.

Im Januar 2023 wurde mit dem Beschluss (EU) 2023/145 die Richtlinie zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen (Richtlinie 89/629/EWG des Rates) aufgehoben, da sie durch die Richtlinie zur Regelung des Betriebs von Flugzeugen (Richtlinie 2006/93/EG) hinfällig geworden war, mit der die vollständige Einstellung aller Luftfahrzeuge vorgeschrieben wurde, die ihre Lärmemissionsgrenzwerte nicht einhalten.

In ihrem Arbeitsprogramm 2025 kündigte die Kommission ihre Absicht an, den Vorschlag von 2011 für eine Verordnung über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union zurückzuziehen, zu dem das Parlament 2012 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt hatte. Die Kommission hat darauf hingewiesen, dass der Vorschlag nun überholt sei und dass sie das weitere

[3]Kurzdarstellung (2.2.3), Fluggastrechte: Im Juni 2016 hat die Kommission Leitlinien veröffentlicht, die sich auf die einschlägige Rechtsprechung stützen und erläutern sollen, wie die geltenden Vorschriften anzuwenden sind.
[4]Der Verband südostasiatischer Nationen (ASEAN) ist eine politische und wirtschaftliche Union, in der die Zusammenarbeit zwischen seinen elf Mitgliedstaaten gefördert werden soll.

Vorgehen von den Ergebnissen einer bereits in die Wege geleiteten Eignungsprüfung abhängig machen werde.

REAKTION AUF DIE COVID-19-KRISE

Infolge der Covid-19-Pandemie wurden mehrere Maßnahmen ergriffen, um den Schwierigkeiten im Luftfahrtsektor zu begegnen:

— Mit der Verordnung (EU) 2020/459 vom 30. März 2020 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft wurden die Vorschriften für „Geisterflüge" geändert, um Fluggesellschaften von der Verpflichtung zu entbinden, ihre Zeitnischen mit leeren Flugzeugen zu nutzen. Die Regelung wurde mehrmals verlängert. Die jüngste Überarbeitung der Vorschriften – die Verordnung hinsichtlich der vorübergehenden Entlastung von den Vorschriften für die Nutzung von Zeitnischen an Flughäfen der Union (Verordnung (EU) 2022/2038) – wurde im Oktober 2022 verabschiedet. Insgesamt wird diese Überarbeitung den Fluggesellschaften mehr Flexibilität geben, um auf unerwartete Entwicklungen in naher Zukunft reagieren zu können. Der Krieg in der Ukraine hat zudem gezeigt, dass andere Arten unvorhergesehener Entwicklungen auf bestimmten Strecken schwerwiegende und dauerhafte Auswirkungen auf den Luftverkehr und die Fähigkeit der Luftfahrtunternehmen haben können, die normalen Anforderungen an die Zeitnischenbelegung zu erfüllen.

— Verordnung zur Änderung der Verordnung über Luftverkehrsdienste angesichts der Covid-19-Pandemie (Verordnung (EU) 2020/696 vom 25. Mai 2020). Zu den vorübergehenden Maßnahmen gehört beispielsweise die Änderung der Vorschriften für die Erteilung von Genehmigungen an Luftfahrtunternehmen im Falle pandemiebedingter finanzieller Probleme und eine Vereinfachung der Verfahren für die Einschränkung von Verkehrsrechten. Außerdem wurde für effizientere Ausschreibungsverfahren für Verträge in der Bodenabfertigung gesorgt.

Um der Gefahr eines schweren Wirtschaftsabschwungs entgegenzuwirken, veröffentlichte die Kommission einen (mehrmals aktualisierten) befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen. Dies ermöglicht es den EU-Mitgliedstaaten, Unternehmen zusätzlich zu den Möglichkeiten, die im Rahmen der geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen zur Verfügung stehen, zu unterstützen. Die Mitgliedstaaten haben seither eine Reihe von gesamtwirtschaftlichen Maßnahmen und einige branchenspezifische Maßnahmen ergriffen. Im März 2023 wurde der befristete Rahmen erweitert, um Maßnahmen für den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft zu unterstützen und die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, die Wirtschaft im Kontext von Russlands Krieg gegen die Ukraine zu unterstützen.

DEKARBONISIERUNG DES LUFTVERKEHRS

Das Paket „Fit für 55“, das von der Kommission im Zusammenhang mit dem europäischen Grünen Deal im Juli 2021 angenommen wurde, umfasst eine Reihe von Gesetzen für den Luftverkehr:

— eine Richtlinie zur Überarbeitung des Emissionshandelssystems der Europäischen Union[5] zur schrittweisen Abschaffung kostenloser Emissionszertifikate für den Luftverkehr und zur Angleichung an das globale System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt;

— eine überarbeitete Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, in der insbesondere vorgeschrieben ist, dass Flugzeuge an großen Flughäfen Zugang zu sauberem Strom haben müssen;

— eine Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“). Seit 2025 sind Flughäfen und Kraftstoffanbieter in der EU verpflichtet, dafür zu sorgen, dass mindestens 2 % des Flugkraftstoffs umweltfreundlich sind, wobei dieser Anteil alle fünf Jahre auf 70 % im Jahr 2050 ansteigen soll.

ROLLE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

In zahlreichen Berichten, insbesondere in seiner Entschließung vom 14. Februar 1995 mit dem Titel „Die zivile Luftfahrt in Europa auf dem Weg in die Zukunft“, hat das Parlament die Notwendigkeit einer gemeinsamen Politik im Bereich Luftverkehr betont, die den Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen verstärken und gerechter gestalten soll. Das Parlament hat die Einführung und das ordnungsgemäße Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarktes also stets befürwortet.

Dabei hat das Parlament wiederholt darauf hingewiesen, dass die Liberalisierung des Luftverkehrs behutsam und schrittweise umgesetzt werden muss und hierbei die Interessen der Verbraucher und der Industrie gleichermaßen berücksichtigt werden sollten.

Das Parlament hat sich im Laufe der vergangenen drei Jahrzehnte stets für gerechten Wettbewerb, Sicherheit im Luftverkehr und hohe Qualität im Bereich Dienstleistung und Fluggastrechte sowie für gute Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter der Luftfahrtunternehmen und den Umweltschutz eingesetzt. Beispielsweise hat das Parlament seit Beginn des Liberalisierungsprozesses gefordert, dass für die Vergabe von staatlichen Beihilfen an Flughäfen und Luftfahrtunternehmen Kriterien entwickelt und gemeinsame Vorschriften über die Bodenabfertigung, Flughafengebühren und Fluggastrechte erstellt werden. Darüber hinaus setzt sich das Parlament für umweltfreundlichere Flugkraftstoffe, die beschleunigte Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe und die Schaffung eines Fonds für nachhaltige Luftfahrt ein.

Dieser „ausgewogene Ansatz“ in Bezug auf die Liberalisierung des Luftverkehrs spiegelte sich auch in den radikalen Änderungen wider, die das Parlament im Zuge der

[5]Mit dem Emissionshandelssystem der EU wurde eine Obergrenze für die Menge der Treibhausgase festgelegt, die ein Wirtschaftszweig emittieren darf. EU-Emissionszertifikate werden dann versteigert oder kostenlos zugeteilt und für den Handel bereitgestellt.

ersten Lesung des Vorschlags der Kommission aus dem Jahr 2011 über Zeitnischen und Bodenabfertigungsdienste an den Flughäfen der EU vornahm.

In seinem Bericht vom 20. März 2018 über den Schutz des Wettbewerbs im Luftverkehr bekundete das Parlament seine Unterstützung für den Vorschlag der Kommission, die Luftfahrtunternehmen der EU vor unlauteren Praktiken von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern zu schützen. Vor allem soll ein praktisches, wirksames und einfach zu nutzendes Instrument der EU geschaffen werden, das abschreckend wirken würde oder in der Lage wäre, eine durch staatliche Beihilfen oder andere diskriminierende Verhaltensweisen von Akteuren aus Drittländern in der Luftfahrt verursachte Schädigung auszugleichen.

Verbundene legislative und nichtlegislative Entschließungen des Europäischen Parlaments:

— Entschließung vom 14. Februar 1995 zur Mitteilung der Kommission betreffend die Zukunft der Zivilluftfahrt in Europa,

— Legislative Entschließung vom 11. Juli 2007 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft,

— Legislative Entschließung vom 12. Dezember 2012 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union,

— Legislative Entschließung vom 16. April 2013 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste an Flughäfen der EU und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG des Rates,

— Legislative Entschließung vom 5. Februar 2014 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr,

— Entschließung vom 11. November 2015 zum Luftverkehr,

— Entschließung vom 16. Februar 2017 zur Luftfahrtstrategie für Europa,

— Legislative Entschließung vom 14. März 2019 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004,

— Legislative Entschließung vom 26. März 2020 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft,

- Legislative Entschließung vom 15. Mai 2020 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen im Hinblick auf den COVID-19-Ausbruch hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen und der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts,
- Entschließung vom 5. Mai 2022 zu den Auswirkungen des rechtswidrigen russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine auf die Verkehrs- und Tourismusbranche in der EU. Darin wird die Sorge über die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf die Betriebskosten des Luftfahrtsektors geäußert, wodurch sowohl Passagier- als auch Frachtflüge teurer werden,
- Legislative Entschließung vom 13. Dezember 2022 zu der Notifizierung im Rahmen des Systems zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA).

Infolge der COVID-19-Pandemie mit ihren Auswirkungen auf den Verkehr nahm das Parlament im Rahmen von Dringlichkeitsverfahren mehrere legislative Entschließungen an, um den unmittelbaren negativen Auswirkungen der Pandemie auf den Verkehrssektor zu begegnen. Daraufhin nahm das Parlament am 19. Juni 2020 eine Entschließung mit dem Titel „Tourismus und Verkehr im Jahr 2020 und darüber hinaus" an, in der es sowohl eine rasche kurzfristige Unterstützung als auch eine langfristige Unterstützung der Verkehrs- und Tourismusbranche forderte, um ihr Überleben und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Diese Kurzdarstellung wurde von der Fachabteilung Verkehr, Beschäftigung und Soziales des Europäischen Parlaments erstellt. Weitere Informationen finden Sie auf der Website des Ausschusses für Verkehr und Tourismus.

Ariane Debyser
04/2026