



Rat der  
Europäischen Union

109896/EU XXVII. GP  
Eingelangt am 29/07/22

Brüssel, den 12. Juli 2022  
(OR. en)

11306/22

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2022/0214(COD)**

---

---

**AVIATION 167**  
**COVID-19 137**  
**CODEC 1131**

## ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	12. Juli 2022
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	COM(2022) 334 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates hinsichtlich der vorübergehenden Entlastung von den Vorschriften für die Nutzung von Zeiträumen an Flughäfen der Gemeinschaft aufgrund der COVID-19-Pandemie

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2022) 334 final.

---

Anl.: COM(2022) 334 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 12.7.2022  
COM(2022) 334 final

2022/0214 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates hinsichtlich der vorübergehenden Entlastung von den Vorschriften für die Nutzung von Zeitnischen an Flughäfen der Gemeinschaft aufgrund der COVID-19-Pandemie**

(Text mit Bedeutung für den EWR)

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93<sup>1</sup> („Zeitnischenverordnung“) regelt die Zuweisung von Zeitnischen an Flughäfen in der EU. Ihr Artikel 10 enthält eine „Use-it-or-lose-it“-Regel, nach der die Luftfahrtunternehmen mindestens 80 % der Zeitnischen der ihnen zugewiesenen Abfolge von Zeitnischen innerhalb einer bestimmten Flugplanperiode (Sommer oder Winter) nutzen müssen, um in der nächsten entsprechenden Flugplanperiode ihr Anrecht auf dieselbe Abfolge von Zeitnischen zu wahren (sogenannte „angestammte Rechte“).

Die COVID-19-Pandemie führte zu einem plötzlichen und beispiellosen Rückgang der Passagiernachfrage (mit einem Rückgang um 89 % gegenüber denselben Wochen im Jahr 2019 wurde der Tiefststand im April 2020 erreicht). Da die Luftfahrtunternehmen die übliche „Use-it-or-lose-it“-Regel nicht mehr erfüllen konnten, ohne erhebliche finanzielle oder ökologische Schäden zu riskieren, hat die EU die Zeitnischenverordnung zweimal geändert, um diese Regel anzupassen<sup>2</sup>. Mit den Änderungen wurde der Europäischen Kommission auch die Befugnis übertragen, bei anhaltendem und voraussichtlich weiter anhaltendem pandemiebedingtem Rückgang des Luftverkehrs die Zeitnischenentlastung zu verlängern und den Schwellenwert für die Nutzung anzupassen. Die Kommission hat von dieser Befugnis dreimal Gebrauch gemacht<sup>3</sup>. Die geltenden Vorschriften für die Zeitnischen-Entlastung laufen am 29. Oktober 2022 aus. Die der Kommission übertragenen Befugnisse liefen am 21. Februar 2022 aus, weshalb die Kommission die Zeitnischen-Entlastung in der EU nicht über die Sommerflugplanperiode 2022 hinaus verlängern kann.

Die Anwendung der „Use-it-or-lose-it“-Regel wurde vom 1. Februar 2020 bis zum 27. März 2021 vollständig ausgesetzt (d. h. vollständig aufgehoben). Angesichts der anschließenden Erholung der Luftverkehrsnachfrage im Zusammenhang mit der Impfkampagne und der Einführung des digitalen COVID-Zertifikats der EU verfolgte die EU den Ansatz, die Zeitnischen-Entlastung auf das Notwendige auszurichten und durch die Einführung bestimmter wettbewerbsfördernder Aspekte ein Gegengewicht zu schaffen. Die Zeitnischen-Entlastung bewirkt naturgemäß einen gewissen Vorteil für etablierte Luftfahrtunternehmen und benachteiligt Neubewerber, die möglicherweise in der Lage wären, Flugdienste zu erbringen, aber keinen Zugang zu Flughafenkapazitäten haben. Um das Risiko wettbewerbswidriger Auswirkungen zu verringern, wurde die Zeitnischennutzungsrate schrittweise von 0 % auf 64 % angehoben (für die Sommer-Flugplanperiode 2022)<sup>4</sup>. Als die

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Verordnung (EU) 2020/459 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. März 2020 (ABl. L 99 vom 31.3.2020, S. 1). Verordnung (EU) 2021/250 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2021 (ABl. L 58 vom 19.2.2021, S. 1)

<sup>3</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2020/1477 der Kommission vom 14. Oktober 2020 (ABl. L 338 vom 15.10.2020, S. 4). Delegierte Verordnung (EU) 2021/1889 der Kommission vom 23. Juli 2021 (ABl. L 384 vom 29.10.2021, S. 20). Delegierte Verordnung (EU) 2022/255 der Kommission vom 15. Dezember 2021 (ABl. L 42 vom 23.2.2022, S. 1).

<sup>4</sup> In der Sommerflugplanperiode 2021 lag die Zeitnischennutzungsrate de facto bei 25 % (die Rate wurde auf 50 % festgesetzt, die Luftfahrtunternehmen konnten aber auch bis zu 50 % ihrer gesamten Abfolge von Zeitnischen vor Beginn der Sommersaison zur vorübergehenden Neuzuweisung im Tausch gegen den vollständigen Schutz dieser Abfolgen zurückgeben). Für die Winterflugplanperiode 2021/2022

Zeitnischennutzungsrate auf über 0 % angehoben wurde, wurde als zusätzliche Schutzmaßnahme eine Reihe neuer gerechtfertigter Ausnahmen von der Zeitnischennutzung eingeführt. Diese Ausnahmen sehen zusätzliche Erleichterungen in besonderen Fällen vor, in denen ein Luftfahrtunternehmen einen Flug nicht durchführen kann, weil die Behörden Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von COVID-19 ergriffen haben (z. B. Flugverbote oder Lockdowns an beiden Enden der Strecke).

Darüber hinaus wurden weitere Vorschriften eingeführt, damit die Flughafenkapazitäten möglichst effizient und wettbewerbsfördernd genutzt werden (z. B. eine 3-Wochen-Frist für die Rückgabe von Zeitnischen, die nicht genutzt werden sollen, Vorrang für Ad-hoc-Nutzer von Zeitnischen unter bestimmten Umständen usw.). Diese Vorschriften zielen darauf ab, den größtmöglichen Nutzen für die Mehrzahl der Nutzer zu erzielen und es den Fluggästen zu ermöglichen, die Vorteile eines wettbewerbsfähigen Luftverkehrsmarkts und einer wettbewerbsfähigen Konnektivität zu nutzen.

Das derzeitige Luftverkehrsaufkommen in den Eurocontrol-Staaten liegt bei rund 86 % des Niveaus im gleichen Zeitraum im Jahr 2019. Aus den Zahlen von Eurocontrol geht auch hervor, dass sich der Luftverkehr in andere Kontinente in ähnlichem Maße erholt<sup>5</sup>. Der Luftverkehr nach Nordamerika liegt nur 8 % unter dem Niveau von 2019 und nach Afrika um 37 % darunter (mit einem geringeren Rückgang im Luftverkehr nach nordafrikanischen Ländern). Gegenüber dem Jahr 2019 ging der Luftverkehr nach Südamerika um 20 % und in den Nahen Osten um 8 % zurück. Mit 65 % des Niveaus von 2019 hinkt der Luftverkehr zwischen der EU und Asien am stärksten hinterher. Die Gründe hierfür liegen in den verbleibenden Reisebeschränkungen aufgrund von COVID-19, insbesondere in China<sup>6</sup> (die Zeitnischen auf betroffenen Strecken sind durch gerechtfertigte Ausnahmen geschützt), und darin, dass viele Luftfahrtunternehmen den russischen Luftraum umfliegen müssen, um asiatische Länder zu erreichen. Dies erhöht erheblich die Flugdauer auf den betroffenen Strecken und zwingt die Luftfahrtunternehmen, die Flugfrequenz zu verringern.

Der Verkehrsprognose von Eurocontrol (Basisszenario, derzeit übertroffen) sieht zu Beginn der Winterflugplanperiode 2022/2023 ein Verkehrsaufkommen von 90 % vor. Nach derselben Prognose wird der Luftverkehr Ende 2022 bei 92 % (Basisszenario), 96 % (höchster Wert) bzw. 83 % (niedrigster Wert) liegen. Verglichen mit dem gleichen Zeitraum 2019 liegt das Luftverkehrsaufkommen im Juni 2022 bei 75 %, Tendenz steigend. Im Mai 2022 revidierte der ACI-Europe seine Prognose zu den Fluggastzahlen nach oben: die ursprüngliche Prognose eines Rückgangs der Fluggastzahlen um 32 % für das Jahr liegt jetzt bei 22 %. In einer im Mai 2022 veröffentlichten Analyse geht das CAPA-Zentrum für Luftfahrt (das Marktdaten liefert) davon aus, dass die angebotene Sitzplatzkapazität im dritten Quartal 2022 das Niveau von 2019 erreichen könnte. Während die Anzahl der Fluggäste nach wie vor hinterherhinkt, schließt sich die Lücke zwischen der angebotenen Sitzplatzkapazität und der Fluggastzahl. Angesichts dieser robusten Erholung des Luftverkehrs wird vorgeschlagen, ab der Flugplanperiode Winter 2022/2023 die Standardnutzungsrate von 80 % nicht mehr zu ändern.

---

wurde eine Nutzungsrate von 50 % und für die Sommerflugplanperiode 2022 eine Nutzungsrate von 64 % festgelegt.

<sup>5</sup> [eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-20220525\\_0.pdf](#)

<sup>6</sup> Im Jahr 2021 führten Luftfahrtunternehmen der EU und Chinas rund 74-76 % weniger Flüge nach China als im Jahr 2019 durch. Nach dem ersten Halbjahr 2022 verzeichnen chinesische Luftfahrtunternehmen 70 % und EU-Luftfahrtunternehmen 80 % weniger Flüge als im Jahr 2019. Die Luftfahrtunternehmen dürften daher den Trend fortsetzen und den Flugbetrieb gegenüber 2021 weiter steigern, doch zeigt sich auch, dass im Luftverkehr nach China das Niveau nach wie vor signifikant niedrig ist.

Die Erfahrungen während der Pandemie haben gezeigt, dass die epidemiologische Lage im Zusammenhang mit COVID-19 instabil und unvorhersehbar ist. Einige Gesundheitsbehörden haben bereits davor gewarnt, dass die COVID-19-Fälle in der Herbst- und Wintersaison auf der Nordhalbkugel wieder ansteigen könnten. Es ist nicht möglich vorherzusehen, wie sich potenziell neue Varianten oder eine größere Anzahl von Neuinfektionen auf die Reisefähigkeit der Fluggäste auswirken wird. Zudem kann die Störung durch Russlands militärischen Angriff auf die Ukraine weiterhin anhalten.

Um die potenziellen negativen Auswirkungen dieser Szenarien – sofern sie eintreten – auf das Luftverkehrsniveau abzufedern, ist es wichtig, dass der Rechtsrahmen für die Zuweisung von Zeitnischen ausreichend widerstandsfähig ist, um eine angemessene, wettbewerbsfördernde und rasche Zeitnischen-Entlastung zu ermöglichen. Daher wird vorgeschlagen, der Kommission für einen begrenzten Zeitraum die Befugnis zu übertragen, die Zeitnischennutzungsrate erforderlichenfalls anzupassen, wenn der Luftverkehr aufgrund von COVID-19 oder der unmittelbaren Auswirkungen des militärischen Angriffs Russlands dauerhaft unter einem bestimmten Schwellenwert bleibt.

Darüber hinaus sollten Luftfahrtunternehmen weiterhin von gerechtfertigten Ausnahmen profitieren können, wenn Behörden Hygienemaßnahmen erlassen, die den Flugverkehr einschränken oder die Reisemöglichkeiten der Fluggäste erheblich beeinträchtigen. Ferner wird vorgeschlagen, die Ausnahmeregelung auf Maßnahmen auszuweiten, die als Reaktion auf jegliche epidemiologischen Lagen (nicht beschränkt auf COVID-19), Naturkatastrophen und politische Unruhen, von denen Flughäfen betroffen sind, ergriffen werden. Die vorgeschlagene Verlängerung der gerechtfertigten Ausnahmen fand die breite Zustimmung aller Interessengruppen (siehe unten).

Zwar ist es Sache der Zeitnischenkoordinatoren, die Zeitnischenverordnung umzusetzen, doch hat die Erfahrung gezeigt, dass eine engere Zusammenarbeit zwischen den Koordinatoren erforderlich ist, damit den Zielen der Zeitnischenverordnung weiter Geltung verschafft wird, die EU-Vorschriften auf ähnliche Situationen kohärent angewandt und gleiche Wettbewerbsbedingungen gewahrt werden. Daher wird vorgeschlagen, die Rolle der European Airport Coordinators Association (EUACA) bei der Herausgabe von Leitlinien zu stärken. Transparenz bei der Anwendung der gerechtfertigten Ausnahmen ist für die Luftfahrtunternehmen sehr wichtig, weshalb die Koordinatoren veröffentlichen sollten, für welche Destinationen die Ausnahmen gelten. Wendet ein Koordinator die Zeitnischen-Ausnahmeregelung am einen Ende der Strecke an, sollte der Koordinator am anderen Ende der Strecke überlegen, die Ausnahmeregelung ebenfalls anzuwenden, sofern dies den Flughafenbetrieb und den fairen Zugang zu begrenzter Flughafenkapazität oder beides nicht unangemessen beeinträchtigt. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, dass alle Zeitnischenkoordinatoren gerechtfertigte Ausnahmen für alle Zeitnischen gewähren können, wenn die Mehrheit der EU-Bevölkerung von Maßnahmen betroffen ist, die den Flugverkehr erheblich behindern.

Bei ihren regelmäßigen Kontakten mit Interessenträgern ist sich die Kommission der Notwendigkeit bewusst geworden, dass bestimmte Auswirkungen auf den Luftverkehr infolge des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine bewältigt werden müssen. Das Verbot für Luftfahrtunternehmen aus der Union und anderen Ländern, in den Luftraum von Belarus, Russland und der Ukraine einzufliegen, hat Auswirkungen auf den Linienflugverkehr. Die Notwendigkeit, Flüge umzuleiten, kann die Flugzeit deutlich verlängern, so dass der ursprüngliche Zeitplan für die zugewiesene Zeitnische nicht eingehalten werden kann. Erstens befürwortet die Kommission uneingeschränkt, dass die Koordinatoren die nach Artikel 8

Absatz 4 der Zeitnischenverordnung eingeräumte Flexibilität nutzen und die Zeitnischen auf den direkten Strecken, die vom Verbot des Einflugs in den russischen, belarussischen und ukrainischen Luftraum betroffen sind, umdisponieren. Zweitens wird vorgeschlagen, klarzustellen, dass Luftfahrtunternehmen, deren Zeitnischen auf Strecken zwischen der EU und der Ukraine durch Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe a geschützt sind, nach Wiedereröffnung des ukrainischen Luftraums eine zusätzliche Erholungsfrist von 16 Wochen gewährt werden sollte, bevor die Anforderungen an die Zeitnischennutzung wieder anwendbar werden. Drittens wird vorgeschlagen, der Kommission die Befugnis zu übertragen, delegierte Rechtsakte zur Senkung der Zeitnischennutzungsrate auf diesen Strecken zwischen Flughäfen der EU und der Ukraine zu erlassen, um die Erholung der Ukraine zu unterstützen und Anreize für Luftfahrtunternehmen zu schaffen, die Flugverbindungen zwischen der EU und der Ukraine wieder aufzunehmen. Schließlich wird vorgeschlagen, ausdrücklich klarzustellen, dass Luftfahrtunternehmen, die restriktiven Maßnahmen nach Artikel 215 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) unterliegen oder auf der EU-Sicherheitsliste stehen, nicht in den Genuss der Anwendung von Artikel 10 Absätze 4 und 4a der Zeitnischenverordnung kommen können. Zur Vermeidung einer Blockade der Flughafenkapazitäten sollte diesen Luftfahrtunternehmen Zeitnischen entzogen werden.

Die Kommission hat vom 26. April bis zum 24. Mai 2022 eine Sondierung durchgeführt, in der sie die Interessenträger aufgefordert hatte, auf die vorgeschlagene Initiative zur Verlängerung der Zeitnischen-Entlastung zu reagieren. Bei der Kommission gingen insgesamt 43 Antworten ein, von denen 29 über das öffentliche Portal „[Bessere Rechtsetzung](#)“ abgerufen werden können.

Alle Befragten befürworteten die Fortsetzung der Zeitnischen-Entlastung, insbesondere i) das Weiterbestehen gerechtfertigter Ausnahmen, ii) die Koordinierung zwischen den Zeitnischenkoordinatoren bei der Anwendung dieser Ausnahmen, und iii) die Übertragung von Befugnissen auf die Kommission, die Nutzungsrate zu senken (was fast alle Interessenträger befürworteten). Von allen Befragten forderten fünf Interessenträger (3 Luftfahrtunternehmen und 2 Verbände, die die Mehrheit der Flughäfen in der EU repräsentieren) ausdrücklich die Wiedereinführung der Nutzungsrate von 80 %, während 26 ausdrücklich eine niedrigere Nutzungsrate forderten (die Luftfahrtunternehmen forderten vor allem, die derzeitige Nutzungsrate von 64 % beizubehalten). Einige Interessenträger, vor allem die Mitgliedstaaten, nannten keine bevorzugte Nutzungsrate, unterstützten jedoch den Vorschlag, der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte zu übertragen. Darüber hinaus sprachen sich die Interessenträger weitgehend dafür aus, dass Luftfahrtunternehmen, die während des Zeitraums der Zeitnischen-Entlastung Ad-hoc-Slots genutzt haben, vorbehaltlich der verfügbaren Kapazität vorrangig Zugang zu diesen Zeitnischen erhalten sollten.

Die Kommission räumt ein, dass der Antrag auf Beibehaltung einer niedrigeren Nutzungsrate mit Unsicherheiten im Zusammenhang mit COVID-19 und dem militärischen Angriff Russlands gegen die Ukraine sowie den sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Auswirkungen behaftet ist. Die COVID-19-Fälle könnten während der Winterflugplanperiode, in der üblicherweise die Nachfrage geringer ist, erneut zunehmen. Eurocontrol geht jedoch davon aus, dass der Luftverkehr zu Beginn der Winterflugplanperiode bei 90 % des Niveaus von 2019 liegen wird. Daher lässt sich die Ankündigung einer niedrigeren Nutzungsrate zu diesem Zeitpunkt nicht rechtfertigen. Die Kommission ist der Auffassung, dass ausreichende Garantien gegen unerwartete nachteilige Entwicklungen bestehen, indem die Nutzungsrate jederzeit durch den Erlass delegierter Rechtsakte gesenkt werden kann (gegebenenfalls unter Anwendung des



Dringlichkeitsverfahrens), verbunden mit der nach wie vor möglichen Geltendmachung gerechtfertigter Ausnahmen. Die Kommission hat auch wiederholt darauf hingewiesen, dass für die Rückkehr zu den üblichen Regeln für die Zeitrissennutzung der Luftverkehr nicht das Verkehrsaufkommen von 2019 wiedererlangen muss, denn es ist davon auszugehen, dass sich die Präferenzen der Verbraucher, an die sich der Markt anpassen muss, geändert haben. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Flughafenkapazität zum Nutzen der Verbraucher und der Konnektivität effizient und wettbewerbsfördernd genutzt wird.

Viele Luftfahrtunternehmen sprachen sich dafür aus, die Anwendung der gerechtfertigten Ausnahmen auszuweiten, beispielsweise auf öffentliche Empfehlungen gegen Reisen, auf den Zubringerverkehr (damit nicht nur die direkt betroffenen Strecken erfasst sind) sowie auf die Nichtverfügbarkeit wesentlicher Bodenabfertigungsdienste oder anderer Geschäftstätigkeiten, die für den Flugbetrieb unerlässlich sind.

Die Kommission erinnert daran, dass die gerechtfertigten Ausnahmen eine Ausnahme von den üblichen Regeln darstellen und daher auf das absolut Notwendige beschränkt werden sollten, um den Wettbewerb nicht übermäßig einzuschränken, was wiederum den Verbrauchern schaden könnte. Staatliche Empfehlungen gegen Reisen können die Reisebereitschaft der Fluggäste zwar beeinträchtigen, doch stellen sie als solche keine schwerwiegende Reiseeinschränkung dar, zumal Reisen nach wie vor stattfindet. Bestehen am anderen Ende der Strecke strenge Beschränkungen, wie z. B. Quarantänepflicht, Lockdowns usw., findet die Ausnahmeregelung Anwendung und bietet somit einen angemessenen Schutz.

In Bezug auf den Antrag auf Ausweitung der Ausnahmeregelung auf den Zubringerverkehr vertritt die Kommission die Auffassung, dass dies über das erforderliche Maß hinausgeht. Viele Fluggäste befinden sich möglicherweise auf einem Flug zu einem Drehkreuz eines Luftfahrtunternehmens (mit Anschlussflügen zu verschiedenen Reisedestinationen) – einige dieser Destinationen sind von Reisebeschränkungen oder der Notwendigkeit einer anderweitigen Beförderung betroffen, andere nicht. Es ist daher nicht einfach festzustellen, für welche Strecke ein bestimmter Flug einen Zubringerflug darstellt. Außerdem können die Fluggäste ihre Nachfrage an die gegebenen Umstände anpassen. So entscheiden sich möglicherweise weniger Fluggäste dafür, in asiatische Länder zu fliegen, sondern vielmehr nach Nord- oder Südamerika zu reisen – trotzdem nutzen sie nach wie vor ein Drehkreuz in der EU für ihre Anschlussflüge. Die Geltendmachung der gerechtfertigten Ausnahmen in diesen Szenarien würde über das Ziel der Ausnahmeregelung nach Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe e der Zeitrissenverordnung hinausgehen und dem Grundsatz widersprechen, dass Zeitrissen nicht streckenspezifisch sind. Luftfahrtunternehmen können, wie es viele von ihnen während der Pandemie getan haben, Flugpläne und Netze an die Nachfrage anpassen.

Schließlich stellt die Kommission fest, dass der Personalmangel in der laufenden Sommersaison zu einem gravierenderen Problem werden kann. Allerdings wird der Vorschlag nicht so schnell angenommen, dass die derzeitige Saison abgedeckt wäre, und andere Lösungen werden derzeit von den Interessenträgern gemeinsam mit der Kommission geprüft. Genauso wie beim Kapazitätsabbau an Flughäfen aufgrund von Hygienemaßnahmen befürwortet die Kommission einen offenen Dialog zwischen den betroffenen Parteien und einen geordneten Kapazitätsabbau, um die negativen Folgen für die Fluggäste so gering wie möglich zu halten. Die sich daraus ergebenden Annullierungen und/oder Umdisponierungen sollten den Luftfahrtunternehmen und/oder ihren Verbänden in transparenter Weise vorgelegt und entsprechend der von den Luftfahrtunternehmen auf dem betreffenden Flughafen genutzten Anzahl der Zeitrissen oder Kapazität auf diese verteilt werden.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die Zeitnischenverordnung bietet Luftfahrtunternehmen eine Entlastung von der „Use-it-or-lose-it“-Regel, die für Luftfahrtunternehmen aufgrund der COVID-19-Pandemie und des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine derzeit problematisch ist. Mit der Zeitnischenverordnung wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen die Zeitnischennutzungsrate für alle Strecken nur im Falle eines anhaltenden Rückgangs des Luftverkehrs aufgrund der epidemiologischen Lage oder der direkten Auswirkungen des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine und/oder speziell für Strecken zwischen der EU und der Ukraine angepasst werden kann, um Luftfahrtunternehmen Anreize für die Wiederaufnahme der Flugverbindungen zu geben. Längere Zeiträume einer übermäßigen Entlastung von den Regeln für die Nutzung von Zeitnischen führen zu Wettbewerbsverzerrungen, die i) sich auf die Konnektivität von Fluggästen sowie die Beschäftigung und Qualität der Arbeitsplätze im Luftfahrtsektor auswirken, und ii) den Flughäfen und Diensteanbietern besondere Probleme bereiten. Gleichzeitig würde die endgültige Rückkehr zu den üblichen Anforderungen an die Zeitnischennutzung ohne die Möglichkeit, trotz möglicher künftiger nachteiliger Ereignisse gerechtfertigte Ausnahmen geltend machen zu können, eine zusätzliche finanzielle Belastung für die Luftfahrtunternehmen mit sich bringen und unabsichtlich negative Auswirkungen auf die Umwelt haben, wenn Luftfahrtunternehmen Flüge durchführen, die nur dem Zweck der Aufrechterhaltung der entsprechenden Flughafenzeitnischen dienen. Daher sollte die Zeitnischenverordnung geändert werden, i) um die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine abzumildern, ii) um Rechtssicherheit für Luftfahrtunternehmen zu schaffen und iii) um die Einheit des EU-Systems für die Zuweisung von Zeitnischen zu wahren.

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen der EU**

Das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarktes und der damit verbundenen Dienstleistungen hängt von der Wirtschaftsleistung der Luftfahrtunternehmen und anderer Teile des Luftfahrtsektors, auch der Flughäfen und anderer Diensteanbieter, ab. Die negativen wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie und des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine gefährden deren finanzielle Solidität und haben schwerwiegende negative Auswirkungen auf das Luftverkehrssystem und die Wirtschaft insgesamt. Die Änderung der Zeitnischenverordnung ist daher von größter Bedeutung. Dies steht auch im Einklang mit der Klimapolitik der EU, da dadurch das Risiko verringert wird, dass Luftfahrtunternehmen Flüge nur durchführen, um ihre Rechte an Flughafenzeitnischen nicht zu verlieren.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT**

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 100 Absatz 2 AEUV. Dieser Artikel bildet die Rechtsgrundlage für den Erlass aller geeigneten Rechtsvorschriften im Bereich des Luftverkehrs und dient als Rechtsgrundlage für die Zeitnischenverordnung und ihre Änderungen.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden, da die Zeitnischenverordnung es den Mitgliedstaaten nicht gestattet, die



Koordinatoren zu verpflichten, i) einen anderen Schwellenwert für die Nutzung festzulegen, ii) Bedingungen für die Zeitnischen-Entlastung festzulegen, und iii) die Zeitnischen-Nutzungsrate entsprechend dem sich wandelnden Verkehrsaufkommen zu ändern. Dieses Ziel kann nur durch eine Änderung der Zeitnischenverordnung durch die EU erreicht werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag geht nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um das Ziel zu erreichen, die wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Anwendung der Zeitnischenverordnung abzufedern. Mit dem Vorschlag wird ein Gleichgewicht hergestellt zwischen i) der Notwendigkeit, Luftfahrtunternehmen als Reaktion auf eine geringe Nachfrage nach Flugreisen infolge der COVID-19-Pandemie, anderer epidemiologischer Lagen, Naturkatastrophen und politischer Unruhen wie Russlands militärischen Angriff auf die Ukraine von der „Use-it-or-lose-it“-Regel zu entlasten, und ii) der Notwendigkeit, in dem Maße, wie sich der Luftverkehr erholt, zu der üblichen Anwendung der Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen zurückzukehren. Der Vorschlag umfasst auch eine Reihe wettbewerbsfördernder Maßnahmen zur Bewältigung bestimmter unbeabsichtigter negativer Auswirkungen der Zeitnischen-Entlastung.

- **Wahl des Instruments**

Um sein Ziel zu erreichen, muss das Rechtsinstrument unmittelbar und allgemein gelten, ebenso wie die Zeitnischenverordnung selbst. Das geeignete Instrument ist daher eine Verordnung.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Aufgrund der Dringlichkeit, die Zeitnischenverordnung vor Beginn der Wintersaison 2022/2023 zu ändern, wurde keine Bewertung durchgeführt. Die Kommission hat seit Februar 2020 umfangreiche Erfahrungen mit der Anwendung der Zeitnischen-Entlastung gesammelt und steht diesbezüglich regelmäßig in Kontakt mit Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Zeitnischenkoordinatoren. Darüber hinaus wurde im August 2021 eine umfassendere Datenerhebung zur Vorbereitung der Verordnung (EU) 2021/250 durchgeführt, von der viele Aspekte übernommen werden (z. B. die gerechtfertigten Ausnahmen, die Befugnisübertragung zur Senkung der Nutzungsrate, die dreiwöchige Rückgabefrist für nicht zur Nutzung vorgesehene Zeitnischen).

- **Konsultation der Interessenträger**

Angesichts der Dringlichkeit der Angelegenheit wurde keine formelle Konsultation der Interessenträger durchgeführt. Die Kommission veröffentlichte eine Sondierung für Rückmeldungen auf dem Portal für bessere Rechtsetzung, auf die die Interessenträger vom 26. April bis 24. Mai 2022 antworten konnten. Bei der Kommission gingen insgesamt 43 Antworten ein, davon 29 Antworten über das Portal (die nicht veröffentlichten Antworten wurden den Kommissionsdienststellen direkt übermittelt). Die Kommission erhielt Beiträge von 31 Luftfahrtunternehmen oder deren Verbänden, darunter 12 Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen, 2 Flughafenverbände, 1 Zeitnischenkoordinator und 1 Koordinatorenverband, 1 Frachtvertreter, 1 Umweltorganisation gegen Lärm und

5 Behörden der Mitgliedstaaten (Deutschland, Italien, Niederlande, Dänemark und Schweden). Obwohl die Kommission bei der Ausarbeitung neuer Vorschläge rechtlich dazu nicht verpflichtet ist, hielt sie am 18. Mai 2022 eine Sitzung der Sachverständigengruppe der Untergruppe „Flughafenzeitnischen“ mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten ab. Die folgenden Mitgliedstaaten waren vertreten: Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Kroatien, Irland, Italien, Malta, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien und Tschechien.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Wie bereits erläutert, war eine umfangreiche Einholung von Fachwissen aufgrund der Dringlichkeit der Situation nicht möglich. Die Kommission hat sich jedoch auf ihre durch den regelmäßigen Austausch mit Interessenträgern und die Anwendung der Änderungen der Zeitnischenverordnung gewonnenen Erfahrungen gestützt, die auch Konsultationen von Sachverständigen umfassten.

- **Folgenabschätzung**

Angesichts der Dringlichkeit der Situation wurde keine Folgenabschätzung im Rahmen der Vorschriften für bessere Rechtsetzung durchgeführt. In dieser Begründung werden die Gründe für den Vorschlag und eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Konsultation der Interessenträger dargelegt.

- **Grundrechte**

Entfällt.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Entfällt.

#### **5. SONSTIGE ASPEKTE**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission sollte die Entwicklung der COVID-19-Pandemie und des Angriffs Russlands auf die Ukraine sowie deren Auswirkungen auf den Luftverkehr weiterhin verfolgen. Wie im Rahmen der Verordnung (EU) 2021/250 sollte die Kommission die Befugnis erhalten, einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um die Mindestanforderung an die Zeitnischennutzung im notwendigen Umfang anzupassen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Die geänderte Definition des Begriffs „Neubewerber“ in Artikel 2 der Zeitnischenverordnung wird beibehalten, indem ihre Geltungsdauer verlängert wird, damit mehr Luftfahrtunternehmen als Neubewerber gelten und Zeitnischen aus dem Pool erhalten können. Ziel ist es, angesichts des verlängerten Zeitraums der Zeitnischen-Entlastung, der es den etablierten Luftfahrtunternehmen an den Flughäfen erleichterte, ihre Zeitnischen beizubehalten, den Wettbewerb an den Flughäfen zu stärken.

Darüber hinaus wird die Begriffsbestimmung von „COVID-19-Koordinierungsparametern“ und deren Geltungsdauer verlängert. Außerdem wird Artikel 8 Absatz 6a geändert.

Während des Zeitraums der Zeitnischen-Entlastung haben die Luftfahrtunternehmen Ad-hoc-Zeitnischen genutzt, die von den etablierten Betreibern für eine vorübergehende Neuzuweisung an den Pool zurückgegeben wurden. Luftfahrtunternehmen, die solche Zeitnischen genutzt haben, haben dazu beigetragen, dass die entsprechende Abfolge von Zeitnischen effizient genutzt und die Konnektivität für Fluggäste aufrechterhalten wurde. Daher wird Artikel 8 Absatz 2a hinzugefügt, der diesen Luftfahrtunternehmen bei der Zuweisung der betreffenden Abfolge und vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Flughafenkapazität in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode Vorrang einräumt. Falls mehrere Luftfahrtunternehmen Zeitnischen derselben Abfolge genutzt haben, wird dem Luftfahrtunternehmen, das die größere Anzahl von Zeitnischen genutzt hat, Vorrang eingeräumt.

In Artikel 10 Absatz 4 wird ein Unterabsatz angefügt, um speziell auf die Auswirkungen des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine einzugehen. In diesem Unterabsatz ist festgelegt, dass Luftfahrtunternehmen, die über Zeitnischen verfügen, die sie für Flüge in die/aus der Ukraine genutzt hatten und die derzeit durch Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe a geschützt sind, nach Widereröffnung des ukrainischen Luftraums eine zusätzliche Erholungsfrist von 16 Wochen gewährt wird, bevor für sie ein etwaiger Schwellenwert für die Zeitnischennutzung gilt. Der Grund hierfür liegt in der aufgrund der erheblichen Zerstörung der Verkehrsinfrastruktur wahrscheinlich stark abgeschwächten Nachfrage. Aus demselben Grund wird der Kommission in Artikel 10a die Befugnis übertragen, die Zeitnischennutzungsrate für Zeitnischen auf Strecken zwischen der EU und der Ukraine zu senken.

Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe e wird gestrichen. Stattdessen wird ein neuer Absatz 4a angefügt, der die derzeitige gerechtfertigte Ausnahme für den Fall enthält, dass öffentliche Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von COVID-19 den Luftverkehr erheblich behindern. Darüber hinaus wird diese Ausnahme auf weitere Situationen ausgeweitet, in denen die Fähigkeit der Fluggäste, auf bestimmten Strecken zu fliegen, durch behördliche Maßnahmen, auch als Reaktion auf andere epidemiologische Lagen, politische Unruhen und Naturkatastrophen erheblich beeinträchtigt wird. In diesen Fällen können Luftfahrtunternehmen von der Anwendung der „Use-it-or-lose-it“-Regel entlastet werden. Dieser Vorteil ist jedoch darauf beschränkt, unbeabsichtigte Auswirkungen zu vermeiden (Einzelheiten siehe die Unterabsätze 3, 4 und 5 des neuen Absatzes 4a).

Mit dem neuen Absatz 4a Unterabsatz 2 soll klargestellt werden, wie Zeitnischenkoordinatoren die Zeitnischennutzung berechnen sollten, wenn einige Zeitnischen in einer Abfolge nach Unterabsatz 1 geschützt sind: Sie lassen die geschützten Zeitnischen unbeachtet und stellen fest, ob 80 % der übrigen Zeitnischen der Abfolge genutzt wurden. Diese Ergänzung ist notwendig, um sicherzustellen, dass die Wirkung der betreffenden Ausnahme auf den Zeitraum beschränkt bleibt, für den sie gerechtfertigt war.

Unterabsatz 6 des neuen Absatzes 4a zielt darauf ab, eine bessere Koordinierung der Anwendung der Ausnahmeregelung zwischen den Zeitnischenkoordinatoren zu ermöglichen. Das Auftreten der Delta-Variante im April 2021 und der Omikron-Variante im Dezember 2021 hat gezeigt, dass die unterschiedliche Anwendung der Ausnahmeregelung durch einzelne Zeitnischenkoordinatoren den Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen erheblich verzerren kann. Daher ist in Unterabsatz 6 festgelegt, dass für den Fall, dass die Mehrheit der Mitgliedstaaten Maßnahmen erlässt, die Reisen erheblich

behindern und sich auf die Mehrheit der EU-Bevölkerung auswirken, alle Koordinatoren Absatz 4a für die Dauer der Maßnahmen auf alle Zeitnischen anwenden können. Darüber hinaus wird Artikel 10 Absatz 4c angefügt, um die Rolle der Koordinatoren bei der Herausgabe gemeinsamer Leitlinien zu stärken und die Transparenz zu erhöhen.

In Artikel 10 wird ein neuer Absatz 4b eingefügt, um klarzustellen, dass die Ausnahmeregelung nach Artikel 10 Absätze 4 und 4a nicht für Luftfahrtunternehmen gilt, die auf der EU-Sicherheitsliste stehen, Sanktionen unterliegen oder in Staaten registriert sind, gegen die Sanktionen verhängt wurden.

Artikel 10a wird in mehrfacher Hinsicht geändert. Die Absätze 1 bis 4 werden gestrichen. Der Zeitraum, in dem die neuen Vorschriften für die Zeitnischen-Entlastung gelten, wird vom 29. Oktober 2022 bis zum 26. März 2024 festgelegt. Diese Daten entsprechen dem Anfangsdatum der IATA-Wintersaison 2022/2023 bzw. dem Enddatum der IATA-Wintersaison 2023/2024.

Mit Artikel 10a Absatz 5 wird der Kommission die Befugnis übertragen, innerhalb des Zeitraums der weiteren Zeitnischen-Entlastung delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Nutzungsrate entsprechend der Entwicklung des Verkehrsaufkommens anzupassen, wenn der Luftverkehr aufgrund einer epidemiologischen Lage oder des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine in vier aufeinanderfolgenden Wochen unter 80 % des entsprechenden Niveaus von 2019 fällt. Da sich die Lage im Luftverkehr rasch ändern kann, sollten diese delegierten Rechtsakte im Dringlichkeitsverfahren erlassen werden können (Absatz 2).

Mit Absatz 5a wird der Kommission die Befugnis übertragen, innerhalb des Zeitraums der weiteren Zeitnischen-Entlastung delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Nutzungsrate entsprechend der Entwicklung des Verkehrsaufkommens speziell für Zeitnischen zu ändern, die auf Strecken zwischen der EU und der Ukraine genutzt werden, um Luftfahrtunternehmen Anreize zu geben, die Konnektivität zwischen den Regionen wiederherzustellen.

Nach Artikel 10a Absatz 7 muss ein Luftfahrtunternehmen, das eine Zeitnische nicht nutzen will, diese während des Zeitraums der Zeitnischen-Entlastung spätestens drei Wochen vor dem geplanten Zeitpunkt ihrer Nutzung anderen Luftfahrtunternehmen zur vorübergehenden Neuzuweisung zur Verfügung stellen. Damit sollen andere Luftfahrtunternehmen unterstützt werden, die solche Zeitnischen auf Ad-hoc-Basis nutzen möchten. Diese anderen Luftfahrtunternehmen sollten ausreichend Zeit haben, um ihren Flugbetrieb zu planen und sicherzustellen, dass Fluggäste, Flughäfen und Flughafendienstleister vorab über den geplanten Flugbetrieb informiert werden. Kommen Luftfahrtunternehmen dieser Anforderung wiederholt nicht nach, können sie keine Nutzungsrate von unter 80 % in Anspruch nehmen, unabhängig davon, auf welches Niveau die Kommission den Schwellenwert für die Nutzung festlegt.

Artikel 14 Absatz 6 Buchstabe c ermöglicht es dem Koordinator nach wie vor, Maßnahmen zu ergreifen und Zeitnischen zu entziehen, wenn ein Luftfahrtunternehmen den Betrieb an dem betreffenden Flughafen einstellt. In solchen Fällen kann der Koordinator die Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode entziehen, ohne bis zum Ende dieser Periode warten zu müssen, und die Zeitnischen so früh wie möglich für die Neuzuweisung zur Verfügung stellen.

In Artikel 14 Absatz 6 wird Buchstabe d angefügt, um es dem Koordinator zu ermöglichen, tätig zu werden und Zeitnischen von Luftfahrtunternehmen zu entziehen, die auf der EU-Sicherheitsliste stehen, Sanktionen unterliegen oder in Staaten, gegen die Sanktionen verhängt wurden, registriert sind.



Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates hinsichtlich der vorübergehenden Entlastung von den Vorschriften für die Nutzung von Zeitnischen an Flughäfen der Gemeinschaft aufgrund der COVID-19-Pandemie**

(Text mit Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>7</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>8</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates<sup>9</sup> wurde seit Beginn der COVID-19-Pandemie mehrfach geändert, da die Anforderung, 80 % der Zeitnischen in einer Abfolge zu nutzen, um das Recht auf dieselbe Abfolge in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode aufrechtzuerhalten, angesichts des stark verringerten Luftverkehrs für die Luftfahrtunternehmen untragbar geworden ist.
- (2) Die von Eurocontrol veröffentlichten Zahlen zeigen, dass sich das Luftverkehrsaufkommen seit Beginn der Sommerflugplanperiode 2022 stark erholt hat und der Luftverkehr zu Beginn der Winterflugplanperiode 2022/2023 nach der Basisprognose voraussichtlich etwa 90 % des Niveaus von 2019 erreichen wird. Diese Zahlen rechtfertigen eine Rückkehr zum Schwellenwert von 80 % der Zeitnischennutzung als allgemeine Regel, ergänzt durch eine spezielle Erleichterung für die Zeitnischennutzung in begründeten Fällen der Nichtnutzung von Zeitnischen.

---

<sup>7</sup> ABl. C ... vom..., S. ....

<sup>8</sup> ABl. C ... vom..., S. ....

<sup>9</sup> 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).

- (3) Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass die COVID-19-Situation nach wie vor äußerst ungewiss ist. Wie bereits Ende 2021 bei Omikron können neue Varianten auftreten und plötzliche Reaktionen von Staaten und Verbrauchern auslösen, die wiederum negative Auswirkungen auf den Luftverkehr haben können. Darüber hinaus sind bestimmte Langstreckenmärkte nach wie vor von Hygienemaßnahmen betroffen, die den Verkehr stark behindern.
- (4) Auch der militärische Angriff Russlands auf die Ukraine hat Auswirkungen auf den Luftverkehr und die Fähigkeit der Luftfahrtunternehmen, ihre Zeitnischen zu bedienen, da Luftfahrtunternehmen der Union daran gehindert werden, in den Luftraum von Belarus, Russland und der Ukraine einzufliegen.
- (5) Staatlich auferlegte Reisebeschränkungen aufgrund von Hygienemaßnahmen und die Unmöglichkeit, infolge militärischer Konflikte in einen Luftraum einzufliegen, entziehen sich der Kontrolle der Luftfahrtunternehmen und können sie dazu veranlassen, Flugdienste freiwillig oder unfreiwillig zu annullieren oder Flugpläne entsprechend anzupassen. So schützen sie durch freiwillige Annullierungen insbesondere ihre finanzielle Solidität und vermeiden gleichzeitig Umweltbelastungen durch Flüge, die nur zum Zweck der Aufrechterhaltung der entsprechenden Flughafenzeitnischen durchgeführt werden.
- (6) Unter diesen Umständen sollten Luftfahrtunternehmen, die ihre Zeitnischen nicht entsprechend dem in der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates festgelegten Umfang nutzen, nicht automatisch den Vorrang für die Zeitnischenabfolge nach Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 jener Verordnung verlieren, den sie andernfalls genießen würden. Hierfür sollten besondere Vorschriften festgelegt werden.
- (7) Gleichzeitig ist es wichtig, sich die Ziele der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 in Erinnerung zu rufen, d. h. die Flughafenkapazität effizient zu nutzen, dafür zu sorgen, dass alle Luftfahrtunternehmen einen fairen Zugang zu den begrenzten Flughafenkapazitäten haben und so den Wettbewerb zu fördern. Die Anpassung der Anforderungen an die übliche Nutzung von Zeitnischen durch niedrigere Nutzungsraten oder die Verlängerung von Ausnahmeregelungen für die Nichtnutzung sollte strikt auf Situationen ausgerichtet sein, in denen eine Zeitnischen-Entlastung notwendig ist, und nicht zu unfairen Wettbewerbsvorteilen für Luftfahrtunternehmen führen, die über angestammte Rechte an Zeitnischen verfügen.
- (8) Insbesondere muss sichergestellt werden, dass Luftfahrtunternehmen, die bereit sind, Flüge anzubieten, ungenutzte Kapazitäten nutzen dürfen – mit der Aussicht, diese Zeitnischen langfristig beizubehalten. Dadurch sollte Luftfahrtunternehmen auch weiterhin der Anreiz gegeben werden, Flughafenkapazitäten zu nutzen, was wiederum den Verbrauchern und der Konnektivität zugute käme.
- (9) Daher gilt es, im Einklang mit diesen Grundsätzen und für einen begrenzten Zeitraum die Bedingungen festzulegen, unter denen Luftfahrtunternehmen ihren Anspruch auf eine Abfolge von Zeitnischen nach Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 aufrechterhalten können, und festzulegen, wann Luftfahrtunternehmen verpflichtet sind, ungenutzte Kapazitäten freizugeben. Die Geltungsdauer sollte für den Zeitraum vom 29. Oktober 2022 bis zum 26. März 2024 im Einklang mit der von Eurocontrol prognostizierten Erholung festgelegt werden.

- (10) Die Definition des Begriffs „Neubewerber“ sollte weit gefasst bleiben, um die Anzahl der hierunter fallenden Luftfahrtunternehmen zu erhöhen und so mehr Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit zu geben, ihren Flugbetrieb aufzunehmen und auszuweiten.
- (11) Vom 29. Oktober 2022 bis zum 26. März 2024 sollte das System der Zeitrissenzuweisung die Bemühungen der Luftfahrtunternehmen weiter berücksichtigen, die Flüge unter Ausnutzung von Zeitrissen einer Zeitrissenabfolge durchgeführt haben, auf die ein anderes Luftfahrtunternehmen nach Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 Anspruch hat, die jedoch dem Zeitrissenkoordinator für eine vorübergehende Neuzuweisung zur Verfügung gestellt wurden. Daher sollten Luftfahrtunternehmen, die eine Abfolge von mindestens fünf Zeitrissen bedient haben, bei der Zuweisung dieser Abfolge in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode und vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Flughafenkapazität Vorrang eingeräumt bekommen.
- (12) Um den Auswirkungen des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine zu begegnen und die Wiederherstellung der Konnektivität zwischen der Union und der Ukraine zu unterstützen, muss der Zeitraum verlängert werden, in dem die Luftfahrzeugbetreiber sich auf den in Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 genannten Grund berufen können, um die Nichtnutzung der Abfolge von Zeitrissen auf den Strecken zwischen der Union und der Ukraine zu rechtfertigen.
- (13) Unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Einhaltung des Unionsrechts, insbesondere der Vorschriften der Verträge und der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup>, dürfen die Beeinträchtigungen für die Reisemöglichkeiten von Fluggästen durch etwaige Beschränkungen, die von Behörden der Mitgliedstaaten oder von Drittländern zur Bewältigung epidemiologischer Lagen, Naturkatastrophen oder politischer Unruhen erlassen werden, nicht den Luftfahrtunternehmen angelastet und sollten abgefedert werden, wenn diese Maßnahmen die Rentabilität oder die Möglichkeit des Reisens oder die Nachfrage auf den betreffenden Strecken erheblich beeinträchtigen. Mit Maßnahmen zur Abschwächung der entsprechenden Folgen sollte sichergestellt werden, dass Luftfahrtunternehmen nicht für die Nichtnutzung von Zeitrissen bestraft werden, wenn diese auf solche Beschränkungen zurückzuführen ist.
- (14) Um das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen zu verringern und die effiziente Nutzung der Flughafenkapazität zu gewährleisten, sollten Maßnahmen, die speziell zur Abschwächung der in Erwägungsgrund 13 genannten Auswirkungen der Auferlegung von Beschränkungen erlassen werden, von begrenzter Dauer und Tragweite sein, damit die Wirkung der Abschwächung auf den Zeitraum begrenzt bleibt, für den sie gerechtfertigt war. Daher sollten Zeitrissen, die unter die in Erwägungsgrund 13 genannten Beschränkungen fallen, nicht auf den in Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 genannten Prozentsatz der Zeitrissennutzung angerechnet werden.

---

<sup>10</sup> Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

- (15) Es muss klargestellt werden, dass die Bestimmungen über die gerechtfertigte Nichtnutzung von Zeitnischen nicht für Luftfahrtunternehmen gelten, gegen die restriktive Maßnahmen nach Artikel 215 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassen wurden, oder für Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist und die in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission<sup>11</sup> aufgeführt sind. Im Sinne einer wirksamen Anwendung dieser Maßnahmen sollte die Unmöglichkeit, sich auf die Bestimmungen über die gerechtfertigte Nichtnutzung von Zeitnischen zu berufen, auch für Luftfahrtunternehmen gelten, die bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung Gegenstand geltender restriktiver Maßnahmen sind.
- (16) Die Zusammenarbeit zwischen den Koordinatoren sollte zur Gewährleistung einer einheitlichen Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 in der gesamten Union gestärkt werden. Die European Union Airport Slot Coordinators Association (EUACA) sollte weiterhin Leitlinien für eine abgestimmte Umsetzung der Unionsvorschriften herausgeben, insbesondere in Bezug auf die in Erwägungsgrund 13 genannte Bestimmung zur Abschwächung der Beschränkungen. Die Luftfahrtunternehmen benötigen die Information, ob die Abschwächungsmaßnahmen angewendet werden oder nicht, für die Planung ihrer Flugpläne. Daher sollte für eine transparente Kommunikation seitens der Koordinatoren gesorgt werden.
- (17) Während die in Erwägungsgrund 13 genannte Bestimmung zur Abschwächung der Beschränkungen eng ausgelegt werden sollte, da sie eine Ausnahme von den Anforderungen an die übliche Zeitnischennutzung darstellt, können bestimmte Fälle ein gemeinsames Vorgehen aller Koordinatoren erfordern, damit unionsweit gleiche Wettbewerbsbedingungen gewahrt werden. Unter bestimmten Bedingungen und auf der Grundlage eines einstimmigen Beschlusses sollten die Koordinatoren diese Bestimmung auf alle Zeitnischen anwenden, die auf koordinierten Flughäfen zur Verfügung stehen.
- (18) Zur Bewältigung der Auswirkungen auf den Flugverkehr, die sich aus den Entwicklungen von COVID-19 und direkt infolge des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine ergeben, und um, wenn unbedingt nötig und gerechtfertigt, flexibel auf die sich daraus ergebenden Herausforderungen für den Luftverkehrssektor zu reagieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung der prozentualen Werte der Mindestnutzungsrate innerhalb einer bestimmten Bandbreite und für jede Flugplanperiode innerhalb des Zeitraums vom 29. Oktober 2022 bis zum 26. März 2024 im Einklang mit der von Eurocontrol prognostizierten Erholung zu erlassen.
- (19) Angesichts der verheerenden Auswirkungen des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine und zur anschließenden Unterstützung der Konnektivität von oder nach der Ukraine sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung der prozentualen Werte der Mindestnutzungsrate innerhalb eines bestimmten Bereichs

---

<sup>11</sup> Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14).

für die Strecken zwischen der Union und der Ukraine und für jede Flugplanperiode vom 29. Oktober 2022 bis zum 26. März 2024 zu erlassen.

- (20) Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>12</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und deren Sachverständige haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (21) Flughäfen, Flughafendienstleister und Luftfahrtunternehmen müssen sich für eine angemessene Planung Informationen zu den verfügbaren Kapazitäten verschaffen können. Die Luftfahrtunternehmen sollten dem Koordinator weiterhin die Zeitnischen, die sie nicht zu nutzen beabsichtigen, so früh wie möglich, spätestens aber drei Wochen vor dem geplanten Flugbetrieb, für eine mögliche Neuzuweisung an andere Luftfahrtunternehmen zur Verfügung stellen. Wird die Zeitnischennutzungsrate durch einen delegierten Rechtsakt gesenkt, sollten Luftfahrtunternehmen, die diese Anforderung wiederholt nicht erfüllen, nicht in den Genuss des verringerten Schwellenwerts kommen.
- (22) Ist ein Koordinator davon überzeugt, dass ein Luftfahrtunternehmen den Betrieb an einem Flughafen eingestellt hat, sollte der Koordinator dem betreffenden Luftfahrtunternehmen die Zeitnischen entziehen und sie zur Neuzuweisung an andere Luftfahrtunternehmen in den Pool einstellen.
- (23) Das Verbot für Luftfahrtunternehmen, in den Luftraum der Union zu fliegen – in Anwendung der nach Artikel 215 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassenen restriktiven Maßnahmen oder einer Betriebsuntersagung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 – kann zur ungerechtfertigten Blockierung von Zeitnischen auf Flughäfen der Union führen. Auch wenn Zeitnischen, die zuvor von solchen Luftfahrtunternehmen genutzt wurden, während der Flugplanperiode auf Ad-hoc-Basis neu zugewiesen werden können, bietet dies keinen ausreichenden Anreiz für die effiziente Nutzung von Zeitnischen und schafft nicht die Voraussetzungen für Luftfahrtunternehmen, Wettbewerb und Konnektivität zum Nutzen der Verbraucher langfristig zu erhöhen. Die Zeitnischen sollten daher den betreffenden Luftfahrtunternehmen unverzüglich entzogen werden.
- (24) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung besonderer Vorschriften und die vorübergehende Entlastung von den allgemeinen Vorschriften für die Nutzung von Zeitnischen, um die Auswirkungen der COVID-19-Krise und des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine auf den Luftverkehr abzumildern, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern wegen des Umfangs und der Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden.

<sup>12</sup>

ABl. [L 123 vom 12.5.2016, S. 1.](#)



Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

- (25) Wegen der Dringlichkeit, die sich aus den außergewöhnlichen Umständen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und dem militärischen Angriff Russlands auf die Ukraine ergibt, wird es als angemessen angesehen, eine Ausnahme von der Achtwochenfrist nach Artikel 4 des Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union im Anhang des Vertrags über die Europäische Union, des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft geltend zu machen.
- (26) Damit die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen zügig angewendet werden können, sollte sie aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 Buchstabe ba erhält der einleitende Wortlaut folgende Fassung:

„Neubewerber“ während des in Artikel 10a Absatz 5 genannten Zeitraums:“

2. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Absatz 1 findet unbeschadet der Artikel 7, 8a und 9, des Artikels 10 Absatz 1 sowie des Artikels 14 Absatz 1 keine Anwendung, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:“

b) Absatz 2a Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Während des in Artikel 10a Absatz 5 genannten Zeitraums und vorbehaltlich der verfügbaren Flughafenkapazität wird eine Abfolge von Zeitnischen, die am Ende der Flugplanperiode („Referenzflugplanperiode“) nach Absatz 1 an den Zeitnischenpool zurückgegeben wird, auf Antrag einem Luftfahrtunternehmen für die entsprechende darauffolgende Flugplanperiode zugewiesen, das in Anwendung von Artikel 10a Absatz 7 während der Referenzflugplanperiode mindestens fünf Zeitnischen der betreffenden Abfolge genutzt hat.“

c) Absatz 6a erhält folgende Fassung:

„(6a) Innerhalb des Zeitraums, in dem die COVID-19-Koordinierungsparameter gelten, und um die ordnungsgemäße Anwendung dieser Koordinierungsparameter zu ermöglichen, kann der Koordinator die Disposition für beantragte oder zugewiesene Zeitnischen, die in den in Artikel 10a Absatz 5 genannten Zeitraum fallen, ändern oder nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens annullieren. In diesem Zusammenhang berücksichtigt der Koordinator

die in Absatz 5 des vorliegenden Artikels genannten zusätzlichen Regelungen und Leitlinien unter den darin festgelegten Bedingungen.“

3. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2a wird aufgehoben.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Unterabsatz 1 wird wie folgt geändert:

– Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Gerichtsverfahren, die die Anwendung des Artikels 9 auf Strecken, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 vorgeschrieben sind, betreffen und die eine vorübergehende Aussetzung des Flugbetriebs auf diesen Strecken zur Folge haben.“

– Buchstabe e wird gestrichen.

ii) Die Unterabsätze 2, 3, 4 und 5 werden gestrichen.

iii) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

„Wirkt sich die militärische Aggression Russlands auf die Ukraine und die Zerstörung kritischer Infrastrukturen auf die Fähigkeit zur Erbringung von Flugdiensten und die Nachfrage aus, wenden die Koordinatoren Unterabsatz 1 Buchstabe a für die Dauer der Schließung des Luftraums und einer zusätzlichen Erholungsfrist von 16 Wochen auf die Strecken zwischen der Union und der Ukraine an. Der Koordinator teilt der Kommission das Anfangs- und Enddatum des 16-Wochen-Zeitraums mit.“

c) Die folgenden Absätze 4a, 4b und 4c werden eingefügt:

„(4a) Während des in Artikel 10a Absatz 5 genannten Zeitraums kann die Nichtnutzung einer Zeitnische auch dadurch gerechtfertigt werden, dass die Behörden Beschränkungen einführen, mit denen eine größere epidemiologische Lage, eine Naturkatastrophe oder politische Unruhen an einem Ende einer Strecke, für die die betreffende Zeitnische genutzt wurde oder genutzt werden soll, bewältigt werden sollen, sofern diese Beschränkungen erhebliche Auswirkungen auf die Tragfähigkeit, die Reisemöglichkeiten oder die Nachfrage auf den betreffenden Strecken haben und die Beschränkungen zu Folgendem führen:

a) eine teilweise oder vollständige Schließung der Grenze, des Flughafens oder des Luftraums während eines wesentlichen Teils der betreffenden Flugplanperiode,

b) eine schwerwiegende Einschränkung, sodass Fluggäste, unabhängig vom Luftfahrtunternehmen während eines wesentlichen Teils der betreffenden Flugplanperiode keine Möglichkeit mehr haben, einen Direktflug auf der betreffenden Strecke anzutreten, sofern die Einschränkung auf einen der folgenden Gründe, jedoch nicht ausschließlich, zurückzuführen ist:

- Reisebeschränkungen aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Wohnsitzes, Verbot aller Reisen mit Ausnahme zwingend notwendiger Reisen oder Verbot von Flügen aus bestimmten Ländern bzw. geografischen Gebieten oder in diese,
  - Bewegungsbeschränkungen oder Quarantäne- bzw. Isolationsmaßnahmen innerhalb des Landes oder der Region, in dem/der sich der Zielflughafen befindet (einschließlich Zwischenlandepunkte), es sei denn, die Quarantäne kann durch einen von der Union anerkannten negativen Test, Genesungs- oder Impfnachweis vermieden werden;
  - Beschränkungen der Verfügbarkeit von Diensten, die für die direkte Unterstützung der Durchführung eines Flugdienstes unerlässlich sind, einschließlich der Schließung des Gastgewerbes und des öffentlichen Dienstes, auch des Verkehrs, was zu einem schweren Nachfragerückgang an beiden Ende der Strecke führt,
  - Beschränkungen der Anzahl der Fluggäste je Flug und der Frequenzen je Luftfahrtunternehmen, die zu einem starken Nachfragerückgang an beiden Enden der Strecke führen,
- c) Beschränkungen der Bewegungen der Flugbesatzung, die den Betrieb eines Flugdienstes von oder zu den angeflogenen Flughäfen erheblich behindern, einschließlich plötzlicher Einreiseverbote oder des Festsitzens der Besatzung an unerwarteten Orten aufgrund von Quarantänemaßnahmen, es sei denn, die Quarantäne kann durch einen von der Union anerkannten negativen Test, Genesungs- oder Impfnachweis vermieden werden.

Ist die Nichtnutzung einer Zeitnische durch die in Unterabsatz 1 genannten Beschränkungen gerechtfertigt, berücksichtigen die Koordinatoren diese Zeitnische nicht und wenden den in Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 genannten Prozentsatz der Zeitnischennutzung auf die verbleibenden Zeitnischen der Abfolge an.

Dieser Absatz gilt innerhalb des Zeitraums, in dem die in Unterabsatz 1 genannten Beschränkungen gelten, und für bis zu sechs zusätzliche Wochen innerhalb der in den Unterabsätzen 4 und 5 genannten Grenzen. Endet die Geltungsdauer dieser Beschränkungen jedoch weniger als sechs Wochen vor Ablauf einer Flugplanperiode, gilt dieser Absatz für den Rest des Sechswochenzeitraums nur dann, wenn die Zeitnischen in der darauffolgenden Flugplanperiode für dieselbe Strecke genutzt werden.

Dieser Absatz gilt nur für Zeitnischen, die für Strecken genutzt werden, für die sie bereits vor der Veröffentlichung der unter Unterabsatz 1 genannten Beschränkungen von dem Luftfahrtunternehmen genutzt wurden.

Dieser Absatz gilt nicht mehr, wenn das Luftfahrtunternehmen, das die betreffenden Zeitnischen nutzt, zu einer Strecke wechselt, die von den in Unterabsatz 1 genannten Beschränkungen nicht betroffen ist.

Auf der Grundlage eines einstimmigen Beschlusses der Koordinatoren und nach Unterrichtung der Kommission können die Koordinatoren diesen Absatz auf alle Zeitnischen auf von der Union koordinierten Flughäfen anwenden, wenn eine Mehrheit der

Mitgliedstaaten, die die Mehrheit der Bevölkerung der Union repräsentieren, für einen wesentlichen Teil der Flugplanperiode Beschränkungen nach Unterabsatz 1 anwendet, die den Luftverkehr in der Union weitgehend unrentabel machen oder zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen führen.

(4b) Die Absätze 4 und 4a gelten nicht für Luftfahrtunternehmen, deren Betrieb durch restriktive Maßnahmen nach Artikel 215 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, einschließlich der am [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] geltenden Maßnahmen, behindert wird, und für Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist und die in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission\* aufgeführt sind.

(4c) Die Koordinatoren tauschen sich regelmäßig über bewährte Verfahren zur Umsetzung der Absätze 4 und 4a aus, um eine kohärente und einheitliche Anwendung in der gesamten Union zu gewährleisten.

Die Koordinatoren veröffentlichen und aktualisieren regelmäßig die Liste der Destinationen, auf die die Absätze 4 und 4a Anwendung finden.

---

\*Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14).

4. Artikel 10a wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

*„Artikel 10a*

**Zuweisung von Zeitnischen als Reaktion auf die COVID-19-Krise und den militärischen Angriff Russlands auf die Ukraine“**

b) Die Absätze 1 bis 4 werden gestrichen.

c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Geht aus den für den Zeitraum vom 29. Oktober 2022 bis zum 26. März 2024 von Eurocontrol veröffentlichten Daten klar hervor, dass innerhalb von vier aufeinanderfolgenden Wochen der Flugverkehr in jeder Woche aufgrund von COVID-19, anderer epidemiologischer Lagen oder als direkte Auswirkung des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine unter 80 % des Niveaus der entsprechenden Wochen von 2019 fällt und dass auf der Grundlage der Verkehrsprognosen von Eurocontrol der Rückgang des Flugverkehrs im Vergleich zum Niveau des entsprechenden Zeitraums im Jahr 2019 wahrscheinlich anhalten wird, wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 12a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 festgelegten

Prozentsätze für jede Flugplanperiode innerhalb des in diesem Absatz genannten Zeitraums in einer Spanne zwischen 0 % und 70 % zu ändern. Liegen die Eurocontrol-Flugverkehrsprognosen näher am Stand von 2019 und zeigen die meisten Indikatoren, dass sich der Flugverkehr stabilisiert hat, wählt die Kommission einen höheren Wert innerhalb dieser Spanne aus. Zu diesem Zweck berücksichtigt die Kommission alle folgenden Elemente:

- a) von Eurocontrol veröffentlichte Daten über das Verkehrsaufkommen und Verkehrsprognosen,
- b) Indikatoren zur Nachfrage im Passagier- und Frachtluftverkehr, einschließlich Trends in Bezug auf Vorausbuchungen, Flugpläne der Luftfahrtunternehmen, Flottengröße, Flottennutzung und Auslastungsfaktoren,
- c) Maßnahmen von Behörden im Zusammenhang mit einer epidemiologischen Lage, die sich spürbar auf das Luftverkehrsaufkommen von oder zu Flughäfen der Union auswirkt, erzwungene Umleitungen aufgrund von Luftraumschließungen oder das Verbot für Luftfahrtunternehmen der Union, in einen Luftraum von Drittländern einzureisen, wobei die Empfehlungen der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit in ihrem Bulletin für Informationen über Konfliktzonen zu berücksichtigen sind,
- d) Daten des Europäischen Zentrums für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten und der Weltgesundheitsorganisation zu COVID-19 oder anderen epidemiologischen Lagen, die sich durch eine hohe Ansteckungsgefahr auszeichnen und wahrscheinlich zu einem deutlichen Rückgang des Flugverkehrs führen werden.“

d) Folgender Absatz 5a wird eingefügt:

„(5a) Stellt die Kommission während des in Absatz 5 genannten Zeitraums fest, dass die schrittweise Wiederherstellung des Flugverkehrs zwischen der Ukraine und der Union aufgrund der Zerstörung der Infrastruktur und der Auswirkungen auf die Lebensbedingungen infolge des militärischen Angriffs Russlands auf die Ukraine eine niedrigere Nutzungsrate für Strecken, die die Ukraine bedienen, erfordert, so erlässt die Kommission nach Artikel 12a delegierte Rechtsakte zur Änderung der in Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 genannten Prozentsätze innerhalb einer Spanne zwischen 0 % und 70 % für Zeitnischen, die auf Strecken nach oder aus der Ukraine während des in Absatz 5 genannten Zeitraums genutzt werden. Liegen die Eurocontrol-Flugverkehrsprognosen näher am Stand von 2019 und zeigen die meisten Indikatoren, dass sich der Flugverkehr stabilisiert hat, so wählt die Kommission einen höheren Wert innerhalb dieser Spanne aus. Zu diesem Zweck berücksichtigt die Kommission folgende Elemente:

- a) von Eurocontrol veröffentlichte Daten über das Verkehrsaufkommen und Verkehrsprognosen auf Strecken zwischen der Union und der Ukraine,



- b) Indikatoren zur Nachfrage im Passagier- und Frachtluftverkehr, einschließlich Trends in Bezug auf Vorausbuchungen und Flugpläne der Luftfahrtunternehmen,
  - c) erzwungene Umleitungen aufgrund von Luftraumschließungen oder das Verbot für Luftfahrtunternehmen der Union, in einen Luftraum von Drittländern einzureisen, wobei die Empfehlungen der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit in ihrem Bulletin für Informationen über Konfliktzonen zu berücksichtigen sind,
- e) Die Absätze 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

„(6) Sofern infolge anhaltender Auswirkungen von COVID-19, sonstiger epidemiologischer Lagen oder der direkten Folgen des Angriffs Russlands auf die Ukraine aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich, findet das Verfahren nach Artikel 12b auf delegierte Rechtsakte, die gemäß diesem Artikel erlassen werden, Anwendung.

(7) Während des in Absatz 5 genannten Zeitraums stellen die Luftfahrtunternehmen dem Koordinator mindestens drei Wochen vor dem Zeitpunkt des beabsichtigten Flugbetriebs Zeitnischen, die sie nicht zu nutzen beabsichtigen, zur Neuzuweisung an andere Luftfahrtunternehmen zur Verfügung. Stellt ein Luftfahrtunternehmen dem Koordinator nicht mehr als drei Zeitnischen in einer Abfolge gemäß diesem Absatz zur Verfügung, so hat dieses Luftfahrtunternehmen nur dann Anspruch auf die gesamte Abfolge von Zeitnischen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode, wenn das Luftfahrtunternehmen die gesamte Abfolge von Zeitnischen mindestens 80 % der Zeit genutzt hat, unabhängig davon, ob Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 durch den in diesem Artikel genannten delegierten Rechtsakt geändert wurden.“

5. Artikel 12a Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 10a wird der Kommission bis zum 26. März 2024 übertragen.“

6. Artikel 14 Absatz 6 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Stellt ein Koordinator in dem in Artikel 10a Absatz 5 genannten Zeitraum auf der Grundlage der ihm vorliegenden Informationen fest, dass ein Luftfahrtunternehmen seinen Betrieb auf einem Flughafen eingestellt hat und nicht mehr in der Lage ist, die ihm zugewiesenen Zeitnischen zu nutzen, entzieht er diesem Luftfahrtunternehmen die betreffende Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode und stellt sie nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens in den Pool ein.“

b) Folgender Buchstabe d wird angefügt:

„d) Stellt ein Koordinator während des in Artikel 10a Absatz 5 genannten Zeitraums auf der Grundlage der ihm vorliegenden Informationen fest, dass ein Luftfahrtunternehmen, das den nach Artikel 215 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassenen restriktiven Maßnahmen, einschließlich der am [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] geltenden restriktiven Maßnahmen, unterliegt, oder ein Luftfahrtunternehmen, gegen das in der Union eine

Betriebsuntersagung ergangen ist und das in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgeführt ist, für einen wesentlichen Teil der Flugplanperiode nicht in der Lage ist, Zeitnischen zu nutzen, entzieht der Koordinator diesem Luftfahrtunternehmen die betreffende Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode und stellt sie nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens in den Pool ein.“

## *Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*