



EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

**Brüssel, den 12. Oktober 2022
(OR. en)**

2022/0214 (COD)

PE-CONS 47/22

**AVIATION 213
COVID-19 144
CORLX 763
COEST 630
CODEC 1251**

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: 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 Union aufgrund einer epidemiologischen Lage oder einer militärischen Aggression

VERORDNUNG (EU) 2022/...
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom ...

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 Union
aufgrund einer epidemiologischen Lage oder einer militärischen Aggression

(Text von 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 Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

¹ Stellungnahme vom 22. September 2022 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 6. Oktober 2022 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates¹ wurde seit Beginn der COVID-19-Krise mehrfach geändert, da die mit der genannten Verordnung eingeführte Anforderung, mindestens 80 % einer Abfolge von Zeitnischen zu nutzen, um das Recht auf dieselbe Abfolge von Zeitnischen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode aufrechtzuerhalten, angesichts des stark verringerten Luftverkehrs für die Luftfahrtunternehmen untragbar geworden ist.
- (2) Die von Eurocontrol, dem Netzmanager für die Funktionen des Luftverkehrsnetzes des einheitlichen europäischen Luftraums, 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 für die Sommerflugplanperiode 2023 eine Rückkehr zur Anforderung einer Zeitnischennutzung von 80 % als allgemeine Regel, ergänzt durch eine spezielle Erleichterung für die Zeitnischennutzung in begründeten Fällen der Nichtnutzung von Zeitnischen.
- (3) Die Lage im Luftverkehrssektor bleibt jedoch aufgrund der COVID-19-Krise äußerst ungewiss. Wie bereits Ende 2021 können neue COVID-19-Varianten auftreten und plötzliche Reaktionen sowohl von nationalen Behörden als auch von Verbrauchern auslösen, die wiederum negative Auswirkungen auf den Luftverkehr haben können. Darüber hinaus sind bestimmte Langstreckenmärkte nach wie vor von Hygienemaßnahmen betroffen, die den Luftverkehr stark behindern.

¹ Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1).

- (4) Auch Russlands Angriffskrieg gegen 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, in einen Luftraum einzufliegen, der nunmehr ein Kriegsgebiet ist, entziehen sich der Kontrolle der Luftfahrtunternehmen. Diese Umstände können dazu führen, dass ihre Flugdienste freiwillig oder unfreiwillig annulliert oder Flugpläne entsprechend angepasst werden müssen. So schützen Luftfahrtunternehmen durch freiwillige Annullierungen insbesondere ihre finanzielle Solidität und vermeiden gleichzeitig Umweltbelastungen durch Flüge, die nur zum Zweck der Aufrechterhaltung ihrer Zeitnischen durchgeführt werden.
- (6) Unter diesen Umständen sollten Luftfahrtunternehmen, die ihre Zeitnischen nicht entsprechend dem in der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 festgelegten Umfang nutzen, nicht automatisch den Vorrang für die Abfolge von Zeitnischen nach Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 jener Verordnung verlieren, den sie andernfalls genießen könnten. Mit der vorliegenden Verordnung sollten hierfür besondere Vorschriften festgelegt werden.
- (7) Gleichzeitig ist es wichtig, sich die Ziele der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 in Erinnerung zu rufen, nämlich die effiziente Nutzung der Flughafenkapazität sicherzustellen und 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 gerechtfertigter Ausnahmeregelungen für die Nichtnutzung sollte strikt auf Situationen beschränkt 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 und dass sie die Aussicht haben, 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. Der Zeitraum sollte sich vom 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023 erstrecken, im Einklang mit der von Eurocontrol prognostizierten Erholung.
- (10) Während dieses Zeitraums sollte die Definition des Begriffs „Neubewerber“ 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 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023 sollte das System der Zeitnischen-zuweisung die Bemühungen der Luftfahrtunternehmen weiter berücksichtigen, die Flüge unter Ausnutzung von Zeitnischen einer Zeitnischenabfolge 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 Zeitnischenkoordinator für eine vorübergehende Neuzuweisung zur Verfügung gestellt wurden. Daher sollte Luftfahrtunternehmen, die mindestens fünf Zeitnischen einer Abfolge bedient haben, bei der Zuweisung dieser Abfolge in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode und vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Flughafenkapazität Vorrang eingeräumt werden.

- (12) Um den Auswirkungen des Angriffskriegs Russlands gegen 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 Zeitnischen 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 Rates¹, 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 wie Rebellion, Aufstand oder eine schwerwiegende Störung der öffentlichen Ordnung 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 Zeitnischen bestraft werden, wenn diese auf solche Beschränkungen zurückzuführen ist.

¹ 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).

- (14) Um das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen zu verringern und die effiziente Nutzung der Flughafenkapazität zu gewährleisten, sollten Maßnahmen, die speziell zur Abschwächung der Auswirkungen der Auferlegung dieser Beschränkungen erlassen werden, von begrenzter Dauer und Tragweite sein, damit die Wirkung der Abschwächungsmaßnahmen auf den Zeitraum begrenzt bleibt, für den sie gerechtfertigt waren. Zeitnischen, die unter solche Maßnahmen zur Abschwächung der Auswirkungen von Beschränkungen fallen, sollten für die Zwecke der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 als genutzt gelten.
- (15) Es muss klargestellt werden, dass die Bestimmungen über die gerechtfertigte Nichtnutzung von Zeitnischen nicht für Luftfahrtunternehmen gelten, gegen die restriktive Maßnahmen nach Artikel 29 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) oder Artikel 215 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) 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 Kommission¹ 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.

¹ 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).

- (17) Koordinatoren sollten bewährte Verfahren zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 austauschen, einschließlich über die European Airport Coordinators Association (EUACA). Die EUACA ist aufgefordert, weiterhin Leitlinien für eine abgestimmte Umsetzung der Unionsvorschriften herauszugeben, insbesondere in Bezug auf die Bestimmung zur Abschwächung der Beschränkungen. Außerdem benötigen die Luftfahrtunternehmen die Information, ob die Abschwächungsmaßnahmen angewendet werden oder nicht, für die Planung ihrer Flugpläne. Daher muss für eine transparente Kommunikation durch die Koordinatoren gesorgt werden.
- (18) Während die Maßnahmen zur Abschwächung der Beschränkungen eng ausgelegt werden sollten, da sie eine Ausnahme von den Anforderungen an die übliche Zeitrisschennutzung darstellen, sollte in bestimmten Fällen ein gemeinsames Vorgehen aller Koordinatoren möglich sein, damit unionsweit gleiche Wettbewerbsbedingungen gewahrt werden. Unter bestimmten Bedingungen und auf der Grundlage eines einstimmigen Beschlusses sollten die Koordinatoren diese Bestimmung auf alle Zeitrissen anwenden können, die auf koordinierten Flughäfen zur Verfügung stehen.
- (19) Aufgrund der Unsicherheit hinsichtlich der Entwicklung verschiedener Krisen, insbesondere der Lage in der Ukraine und der COVID-19-Krise, sind solide Verkehrsprognosen für die Winterflugplanperiode 2022/23 schwierig. Folglich sollten Luftfahrtunternehmen – soweit erforderlich – von den Anforderungen befreit werden, Zeitrissen zu nutzen, um das Recht auf dieselben Zeitrissen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode aufrechtzuerhalten. Dies würde es den Luftfahrtunternehmen ermöglichen, die Erbringung von Diensten zu erhöhen, sobald die Umstände es zulassen, wobei die regulären Vorschriften für die Nutzung von Zeitrissen ab der Sommerflugplanperiode 2023 angewendet würden, vorbehaltlich der Anpassungen, die die Kommission unter spezifischen Umständen vorgenommen hat, um auf bestimmte Herausforderungen für den Luftverkehrssektor zu reagieren.

- (20) Um die sich entwickelnden Auswirkungen der COVID-19-Krise oder anderer epidemiologischer Lagen sowie die direkten verheerenden Auswirkungen des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine auf den Flugverkehr zu bewältigen, um die Konnektivität von oder nach der Ukraine zu unterstützen und um – sofern 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 AEUV Rechtsakte zur Änderung der prozentualen Werte der Mindestnutzungsrate innerhalb eines bestimmten Bereichs und für jede Flugplanperiode innerhalb des Zeitraums vom 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023 im Einklang mit der von Eurocontrol prognostizierten Erholung sowie zur Änderung der prozentualen Werte der Mindestnutzungsrate innerhalb eines bestimmten Bereichs für die Strecken zwischen der Union und der Ukraine und für jede Flugplanperiode vom 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023 zu erlassen. 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 Rechtsetzung¹ 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.

¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (21) Flughäfen, Flughafendienstleister und Luftfahrtunternehmen benötigen für eine angemessene Planung Informationen zu den verfügbaren Kapazitäten. Die Luftfahrtunternehmen sollten dem Koordinator weiterhin die Zeiträume, 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. Erfüllen Luftfahrtunternehmen diese Anforderung wiederholt nicht, sollten sie nicht in den Genuss des verringerten Zeiträumeausnutzungswerts kommen.
- (22) Ist ein Koordinator davon überzeugt, dass ein Luftfahrtunternehmen den Betrieb an einem Flughafen eingestellt hat, sollte der Koordinator dem betreffenden Luftfahrtunternehmen die Zeiträume 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 29 EUV oder Artikel 215 AEUV erlassenen restriktiven Maßnahmen oder einer Betriebsuntersagung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 – kann zur ungerechtfertigten Blockierung von Zeiträumen auf Flughäfen der Union führen. Auch wenn Zeiträume, 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 Zeiträumen und schafft nicht die Voraussetzungen für Luftfahrtunternehmen, Wettbewerb und Konnektivität zum Nutzen der Verbraucher langfristig zu erhöhen. Die Zeiträume 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 insbesondere einer epidemiologischen Lage und des Angriffskriegs Russlands gegen 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. 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-Krise und dem Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine ergibt, wird es als angemessen angesehen, die 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 in Anspruch zu nehmen.
- (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. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Unter Buchstabe ba erhält der einleitende Wortlaut folgende Fassung:

„„Neubewerber“ während des Zeitraums vom 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023:“

b) Buchstabe f Ziffer i erhält folgende Fassung:

„„Luftfahrtunternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das spätestens am 31. Januar für die folgende Sommerflugplanperiode oder am 31. August für die folgende Winterflugplanperiode über eine gültige Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung verfügt; für die Zwecke der Artikel 4, 8, 8a, 10 und 10a schließt die Begriffsbestimmung für Luftfahrtunternehmen auch die Betreiber von im regelmäßigen Flugdienst eingesetzten Geschäftsreiseflugzeugen ein; für die Zwecke der Artikel 7 und 14 schließt die Begriffsbestimmung für Luftfahrtunternehmen auch alle Betreiber ziviler Luftfahrzeuge ein;“

2. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

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

„(2) 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:

„(2a) Während des Zeitraums vom 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023 und vorbehaltlich der verfügbaren Flughafenkapazität wird eine Abfolge von Zeitnischen, die am Ende der Flugplanperiode (im Folgenden „Referenzflugplanperiode“) nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels an den Zeitnischenpool zurückgegeben wird, auf Antrag einem Luftfahrtunternehmen für die entsprechende darauffolgende Flugplanperiode zugewiesen, das in Anwendung des Artikels 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 Zeiträume, die in den Zeitraum vom 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023 fallen, nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens ändern oder annullieren. In diesem Zusammenhang berücksichtigt der Koordinator die in Absatz 5 genannten zusätzlichen Regelungen und Leitlinien unter den darin festgelegten Bedingungen.“

3. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2a wird gestrichen.

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 der vorliegenden Verordnung 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 der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und die Zerstörung kritischer Infrastrukturen auf die Fähigkeit zur Erbringung von Flugdiensten und die Nachfrage nach Flugdiensten aus, so wenden die Koordinatoren Unterabsatz 1 Buchstabe a für die Dauer der Schließung des Luftraums oder der Schließung des Flughafens, je nachdem, was später eintritt, und einer zusätzlichen Frist 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 werden eingefügt:

„(4a) Zusätzlich kann während des Zeitraums vom 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023 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 sollte, bewältigt werden sollen, sofern diese Beschränkungen erhebliche Auswirkungen auf die Reisemöglichkeiten oder die Nachfrage nach Reisen haben und die Beschränkungen auf den betreffenden Strecken zu einer der folgenden Situationen 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 der Möglichkeit für Fluggäste, während eines wesentlichen Teils der betreffenden Flugplanperiode mit einem beliebigen Luftfahrtunternehmen einen Direktflug auf der betreffenden Strecke anzutreten, zum Beispiel wenn die Einschränkung auf einen der folgenden Gründe 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, Genesungsnachweis 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 einem Ende der Strecke führt,

- Beschränkungen der Anzahl der Fluggäste je Flug und der Frequenzen je Luftfahrtunternehmen, die zu einem starken Nachfragerückgang an einem Ende 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 unerwarteten Festsitzens der Besatzung aufgrund von Quarantänemaßnahmen, es sei denn, die Quarantäne kann durch einen von der Union anerkannten negativen Test, Genesungsnachweis oder Impfnachweis vermieden werden.

Dieser Absatz gilt für den Zeitraum, in dem die in Unterabsatz 1 genannten Beschränkungen gelten, und für bis zu sechs zusätzliche Wochen, vorbehaltlich der Unterabsätze 3 und 4. Endet die Geltungsdauer dieser Beschränkungen jedoch weniger als sechs Wochen vor Ablauf einer Flugplanperiode, so 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 in Unterabsatz 1 genannten Beschränkungen 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.

Wendet eine Mehrheit der Mitgliedstaaten, die mindestens 50 % der Bevölkerung der Union repräsentiert, in Unterabsatz 1 genannte Beschränkungen an, die erhebliche Auswirkungen auf die Reisemöglichkeiten oder die Nachfrage nach Reisen haben und zu einer der in Unterabsatz 1 Buchstaben a bis c genannten Situationen führen, so kann jeder Koordinator nach einstimmigem Beschluss der Koordinatoren aller von der Gemeinschaft koordinierten Flughäfen, soweit die Nichtnutzung allgemein gerechtfertigt ist und nach Unterrichtung der Kommission und der Mitgliedstaaten davon, diesen Absatz auf alle Zeitnischen auf diesen Flughäfen für die Dauer der geltenden Beschränkungen und für bis zu sechs zusätzliche Wochen anwenden, sofern diese Beschränkungen eine erhebliche Anzahl von Strecken von oder zu einem Gemeinschaftsflughafen betreffen, wodurch der Luftverkehr in der Union weitgehend unrentabel wird oder ungleiche Wettbewerbsbedingungen entstehen.

- (4b) Ist die Nichtnutzung einer Zeitnische aufgrund der in Absatz 4 oder 4a genannten Beschränkungen gerechtfertigt, so gehen die Koordinatoren davon aus, dass die Zeitnische innerhalb der betreffenden Abfolge von Zeitnischen genutzt wurde.

(4c) Luftfahrtunternehmen, deren Betrieb durch restriktive Maßnahmen nach Artikel 29 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) oder Artikel 215 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), einschließlich der am ... [Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] geltenden Maßnahmen, behindert wird, und 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, sind nicht berechtigt, eine Rechtfertigung für die Nichtnutzung von Zeitnischen gemäß den Absätzen 4 und 4a des vorliegenden Artikels geltend zu machen.

Abweichend von Unterabsatz 1 können solche Luftfahrtunternehmen jedoch, wenn ihnen der Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge eines Luftfahrtunternehmens, dessen Betrieb nicht durch solche restriktiven Maßnahmen behindert wird und gegen das keine solche Betriebsuntersagung ergangen ist, gestattet ist, eine Rechtfertigung für die Nichtnutzung von Zeitnischen gemäß den Absätzen 4 und 4a geltend machen, sofern die in der Union geltenden Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.

- (4d) 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).“

- d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus, wie die Absätze 4 und 4a durch den Koordinator eines in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Flughafens angewandt wurde.“

4. Artikel 10a wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Artikel 10a

Zuweisung von Zeitnischen als Reaktion auf bestimmte Krisensituationen“

b) Die Absätze 1, 2 und 4 werden gestrichen.

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Hat ein Luftfahrtunternehmen im Zeitraum vom 30. Oktober 2022 bis zum 25. März 2023 und für die Zwecke des Artikels 8 Absatz 2, des Artikels 10 Absätze 2 und 4 und des Artikels 14 Absatz 6 Unterabsatz 1 zur Zufriedenheit des Koordinators nachgewiesen, dass es die ihm zugewiesene Abfolge von Zeitnischen entsprechend der Freigabe durch den Koordinator während der Flugplanperiode, für die sie zugewiesen wurde, zu mindestens 75 % genutzt hat, so hat das Luftfahrtunternehmen Anspruch auf dieselbe Abfolge von Zeitnischen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode.“

d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Geht aus den von Eurocontrol veröffentlichten Daten klar hervor, dass das wöchentliche Luftverkehrsaufkommen über einen Zeitraum zwei aufeinanderfolgenden Wochen aufgrund der COVID-19-Krise, anderer epidemiologischer Lagen oder als direkte Auswirkung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine unter 80 % des Niveaus der entsprechenden Wochen von 2019 gefallen ist und dass auf der Grundlage der Verkehrsprognosen von Eurocontrol der Rückgang des Luftverkehrs im Vergleich zum Niveau des entsprechenden Zeitraums im Jahr 2019 wahrscheinlich anhalten wird, so wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 12a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 3 dieses Artikels und in Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absätze 2 und 4 und Artikel 14 Absatz 6 Unterabsatz 1 festgelegten Prozentsätze für jede Flugplanperiode zwischen dem 30. Oktober 2022 und dem 28. Oktober 2023 innerhalb einer Spanne zwischen 0 % und 70 % zu ändern. Der angewandte Prozentsatz muss in einem angemessenen Verhältnis zu dem von Eurocontrol prognostizierten Luftverkehrsaufkommen stehen.

Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte 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 der COVID-19-Krise oder einer anderen epidemiologischen Lage, die sich erheblich auf das Luftverkehrsaufkommen von oder zu Flughäfen der Union auswirken, erzwungene Umleitungen aufgrund von Luftraumschließungen oder ein 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 einer anderen epidemiologischen Lage, die als hochgradig ansteckend eingestuft wird und wahrscheinlich zu einem deutlichen Rückgang des Luftverkehrs führen wird.

Im Hinblick auf die Vorbereitung der Flugpläne durch die Luftfahrtunternehmen im Vorfeld der Flugplanperiode strebt die Kommission an, diese delegierten Rechtsakte vor dem Beginn der Flugplanperiode zu erlassen, um den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, ihre Flugpläne zu planen. Die Kommission kann diese Rechtsakte während der Flugplanperiode im Falle unerwarteter Umstände erlassen.“

e) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(5a) Stellt die Kommission fest, dass die schrittweise Wiederherstellung des Luftverkehrs zwischen der Ukraine und der Union aufgrund der Zerstörung der Infrastruktur und der Auswirkungen auf die Lebensbedingungen infolge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine eine niedrigere Nutzungsrate für Strecken, die die Ukraine bedienen, erfordert, so ist die Kommission befugt, nach Artikel 12a delegierte Rechtsakte zur Änderung der in Absatz 3 dieses Artikels und in Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absätze 2 und 4 und Artikel 14 Absatz 6 Unterabsatz 1 genannten Prozentsätze innerhalb einer Spanne zwischen 0 % und 70 % für Zeitnischen, die auf Strecken nach oder aus der Ukraine genutzt werden, für Flugplanperioden zwischen dem 30. Oktober 2022 und dem 28. Oktober 2023 zu erlassen.

Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte berücksichtigt die Kommission folgende Aspekte:

- 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 ein 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.“

f) Die Absätze 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

- „(6) Sofern infolge der anhaltenden Auswirkungen der COVID-19-Krise, sonstiger epidemiologischer Lagen oder der direkten Folgen des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich, findet das Verfahren nach Artikel 12b auf delegierte Rechtsakte, die gemäß dem vorliegenden Artikel erlassen werden, Anwendung.
- (7) Während eines Zeitraums, in dem die Zeitnischenentlastung gemäß Absatz 3, Absatz 5 oder Absatz 5a des vorliegenden Artikels gilt, 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 dem vorliegenden Absatz zur Verfügung, so hat dieses Luftfahrtunternehmen unbeschadet des Artikels 10 Absätze 4 und 4a nur dann Anspruch auf die gesamte Abfolge von Zeitnischen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode, wenn die gesamte Abfolge von Zeitnischen mindestens 80 % der Zeit von dem Luftfahrtunternehmen genutzt wurde oder gemäß Artikel 10 Absatz 4b als genutzt gilt, unabhängig davon, ob Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 durch den im vorliegenden Artikel genannten delegierten Rechtsakt geändert wurden.“

5. Artikel 11 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Unbeschadet der nach einzelstaatlichem Recht gegebenen Möglichkeiten, Rechtsmittel einzulegen, sind Beschwerden über die Anwendung des Artikels 7 Absatz 2, der Artikel 8, 8a und 10, des Artikels 10a Absatz 7, des Artikels 14 Absätze 1 bis 4 sowie des Artikels 14 Absatz 6 an den Koordinierungsausschuss zu richten. Der Ausschuss behandelt die Angelegenheit binnen eines Monats nach Einreichung der Beschwerde und macht, soweit möglich, dem Koordinator Vorschläge zur Lösung der Probleme. Können die Beschwerden nicht ausgeräumt werden, so kann der zuständige Mitgliedstaat innerhalb einer weiteren Frist von zwei Monaten für eine Schlichtung durch einen Verband der Luftfahrtunternehmen oder der Flughäfen oder durch einen anderen Dritten sorgen.“

6. Artikel 12a Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 10a wird der Kommission bis zum 28. Oktober 2023 übertragen.“

7. Artikel 14 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Unbeschadet des Artikels 10 Absätze 4 und 4a kann der Koordinator für den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen die in Artikel 8 Absatz 2 festgelegte Nutzungsrate von 80 % nicht erreichen kann, entscheiden, diesem Luftfahrtunternehmen nach Anhörung die betreffende Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode zu entziehen und sie in den Pool einzustellen.

Unbeschadet des Artikels 10 Absätze 4 und 4a stellt der Koordinator die betreffenden Abfolgen von Zeitnischen nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens in den Pool ein, wenn nach einem Zeitraum, der 20 % der Geltungsdauer der Abfolge entspricht, noch keine Zeitnischen aus dieser Abfolge genutzt worden sind.

Stellt ein Koordinator während des Zeitraums vom 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023 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, so entzieht er diesem Luftfahrtunternehmen nach Anhörung die betreffende Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode und stellt sie in den Pool ein.

Stellt ein Koordinator während des Zeitraums vom 30. Oktober 2022 bis zum 28. Oktober 2023 auf der Grundlage der ihm vorliegenden Informationen fest, dass ein Luftfahrtunternehmen, das den nach Artikel 29 EUV oder Artikel 215 AEUV erlassenen restriktiven Maßnahmen, einschließlich der am ... [Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] 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, so entzieht der Koordinator diesem Luftfahrtunternehmen nach Anhörung die betreffende Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode und stellt sie in den Pool ein.

Ist jedoch einem Luftfahrtunternehmen, gegen das eine Betriebsuntersagung in der Union ergangen ist und das in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 aufgeführt ist, der Einsatz betriebsbereit gecharterter Luftfahrzeuge eines Luftfahrtunternehmens, dessen Betrieb nicht durch solche restriktiven Maßnahmen behindert wird und gegen das keine solche Betriebsuntersagung ergangen ist, gestattet, so gilt Unterabsatz 4 des vorliegenden Absatzes nicht für Zeitnischen jenes Unternehmens, sofern die in der Union geltenden Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.“

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 ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident/Die Präsidentin
