



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.12.2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (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)

{SWD(2020) 341 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93¹ („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 ihnen zugewiesenen 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“).

Aufgrund des pandemiebedingten Rückgangs der Fluggastnachfrage haben die Luftfahrtunternehmen seit dem 1. März 2020 ihre Flugpläne erheblich geändert, was dazu geführt hat, dass die Zeitnischennutzung an koordinierten Flughäfen weit unter die in der Zeitnischenverordnung festgelegte Schwelle von 80 % fiel.

Vor diesem Hintergrund verabschiedete die Europäische Union am 30. März 2020 eine Änderung der Zeitnischenverordnung, mit der für die gesamte Sommerflugplanperiode 2020, die am 24. Oktober 2020 endete, die „Use-it-or-lose-it“-Regel ausgesetzt wurde. Mit dieser Änderung wurde die Kommission auch ermächtigt, den Zeitraum, für den die Ausnahme gilt, durch den Erlass delegierter Rechtsakte zu verlängern. Am 14. Oktober 2020 nahm die Kommission einen delegierten Rechtsakt an, mit dem der Zeitraum der Aussetzung der „Use-it-or-lose-it“-Regel bis zum Ende der Winterflugplanperiode 2020/2021, d. h. bis zum 27. März 2021, verlängert wurde.

Wie erwartet, hielt der Rückgang der Fluggastnachfrage während der Sommerflugplanperiode 2020 weiter an. Den Eurocontrol-Daten zufolge beginnt der Abwärtstrend des Luftverkehrs im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) in der KW 11 mit einem Rückgang um 17 % gegenüber derselben Woche im Jahr 2019. Dieser deutliche Rückgang setzte sich in den Kalenderwochen 12 und 13 fort, in denen der Flugverkehr im Vergleich zu 2019 um 59 % bzw. 82 % einbrach. Die niedrigsten Werte wurden mit einem Rückgang um 89 % in KW 15 und KW 16 verzeichnet. Eine Abfrage bei zehn europäischen Luftfahrtunternehmen ergab, dass deren durchschnittlicher Auslastungsfaktor von 80 % in KW 9 auf 26 % in KW 15 sank. Im Vergleich zu 2019 fliegen die Luftfahrtunternehmen nicht nur weniger, sondern die verbleibenden Flüge sind auch nicht ausgelastet. Bis zur KW 23, als die Flüge innerhalb der EU in großem Umfang wieder aufgenommen wurden, erholte sich der durchschnittliche Auslastungsfaktor und stieg auf 44 %. Im selben Zeitraum im Jahr 2019 lag der durchschnittliche Auslastungsfaktor bei denselben Luftfahrtunternehmen bei 75 % (KW 4) bis 86 % (KW 16). Mitte November 2020 war immer noch ein Rückgang des Verkehrsaufkommens um 65 % im Vergleich zur selben Woche im Jahr 2019 zu verzeichnen.

Jüngsten Prognosen von Eurocontrol zufolge wird das Luftverkehrsaufkommen im Februar 2021 voraussichtlich nur die Hälfte des Verkehrsaufkommens vom Februar 2020 erreichen. Was darüber hinaus geschehen wird, ist ungewiss. Allerdings gibt es auch keine Anzeichen dafür, dass sich die Nachfrage in der Sommersaison 2021 nur ansatzweise dem Niveau der letzten Jahre annähern würde.

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).

Gleichzeitig sei daran erinnert, dass das Ziel der „Use-it-or-lose-it“-Regel darin besteht, eine optimale Nutzung der Flughafenkapazitäten zu erreichen, damit für eine größtmögliche Anzahl von Nutzern maximale Vorteile erzielt werden und Fluggäste vom Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt und dessen Konnektivität profitieren. Die Aussetzung der „Use-it-or-lose-it“-Regel hat in der derzeitigen, durch fehlende Nachfrage und Luftverkehrsbeschränkungen geprägten Situation den Luftfahrtunternehmen zu einer Entlastung verholfen und gleichzeitig den negativen Umweltauswirkungen von leeren oder überwiegend leeren Flügen, die nur zum Zweck der Aufrechterhaltung der entsprechenden Flughafenzeitnischen durchgeführt werden, vorgebeugt. Allerdings gilt es, auch die negativen Auswirkungen einer weiteren Verlängerung der Ausnahmeregelung zu berücksichtigen. Es hat sich gezeigt, dass die Bestimmungen der geltenden Ausnahmeregelung nicht ausreichen, um sicherzustellen, dass andere Luftfahrtunternehmen, die Zeitnischen benötigen und auch in der Lage sind, diese zu nutzen, diese Zeitnischen auch erhalten, denn sie bewirkt, dass der Wettbewerb auf dem Niveau von 2019 eingefroren wird, ohne dass die Pflicht besteht, die Kapazitäten tatsächlich effizient zu nutzen. Nach mehr als einem Jahr, in dem die „Use-it-or-lose-it“-Regel (vom 1. Februar 2020 bis zum 27. März 2021) ausgesetzt und die angestammten Rechte der Luftfahrtunternehmen aus dem Jahr 2019, bestimmte Zeitnischen zu nutzen, bis zum Ende der Winterflugplanperiode 2021/2022 geschützt werden, ist es für die Phase danach an der Zeit, einen Weg für die Rückkehr zu einer normalen Anwendung der „Use-it-or-lose-it“-Regel festzulegen. Um eine Destabilisierung des Luftverkehrsmarktes zum Nachteil der Luftfahrtunternehmen, der Konnektivität, der Verbraucher in der EU und der Umwelt zu vermeiden, sollte die Rückkehr zur Normalität nicht abrupt erfolgen. Sie sollte an den künftigen Anstieg des Verkehrsaufkommens mit Blick auf das Niveau von 2019 gekoppelt werden oder sich durch eine Stabilisierung des Luftverkehrs in einer neuen Marktsituation auszeichnen.

Daher wird vorgeschlagen, dass ab Beginn der Sommerflugplanperiode 2021 die normalen, in der Zeitnischenverordnung festgelegten Anforderungen an die Zeitnischennutzung wieder gelten sollten, allerdings unter Anwendung einer 40-60-Regel anstelle der bisherigen 80-20-Regel. Dies bedeutet, dass die Luftfahrtunternehmen verpflichtet wären, 40 % einer bestimmten Abfolge von Zeitnischen zu bedienen, damit sie in der entsprechenden Flugplanperiode im darauffolgenden Jahr für die bediente Abfolge von Zeitnischen weiterhin Vorrang haben. Mit dieser Anpassung würden angestammte Rechte während des drastischen, pandemiebedingten Rückgangs der Flugreisenachfrage angemessen geschützt und ein Beitrag dazu geleistet, die Umweltbelastungen durch leere oder überwiegend leere Flüge, die nur zum Zweck der Aufrechterhaltung der entsprechenden Flughafenzeitnischen durchgeführt werden, zu vermeiden. Sie würde auch zu einer effizienteren Nutzung der Flughafenkapazität zum Nutzen der Fluggäste und der Konnektivität beitragen.

Dieser Vorschlag trägt den bisherigen Erfahrungen Rechnung und enthält Bedingungen, mit denen sichergestellt werden soll, dass der Zeitraum, in dem die Entlastungen gelten, mit der optimalen Nutzung knapper Flughafenkapazitäten vereinbar bleibt und im Interesse der Fluggäste auch zur Erhaltung des Wettbewerbs beiträgt. Die Entlastung sollte auf die Luftfahrtunternehmen ausgerichtet sein, die beabsichtigen, ihre Zeitnischen entsprechend ihren angestammten Rechten zu nutzen, sobald die Nachfrage sich in ausreichendem Umfang erholt und der Flugbetrieb wieder wirtschaftlich tragfähig ist. Daher sollten Abfolgen von Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen erstmals zugewiesen wurden, d. h. Zeitnischen, auf deren Inanspruchnahme das Luftfahrtunternehmen keine angestammten Rechte hat, nicht unter die Entlastung fallen, da das Luftfahrtunternehmen diese zusätzlichen Zeitnischen in dem Wissen der pandemiebedingt niedrigen Nachfrage nach Flugreisen beantragt hat und die entsprechenden Zeitnischen von der normalen Anwendung der „Use-it-or-lose-it“-Regel

ausgenommen sind. Daher müssen Luftfahrtunternehmen, die solche Abfolgen von Zeitnischen erstmals erhalten, die neu zugewiesenen Zeitnischen zu mindestens 80 % nutzen, um in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode Vorrang zu erhalten. Dieser Ansatz entspricht der freiwilligen Vereinbarung zwischen den Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Zeitnischenkoordinatoren über die Anwendung der geltenden Aussetzung der Zeitnischenregel für die Winterflugplanperiode 2020/2021 und darüber hinaus².

Die „Use-it-or-lose-it“-Regel (d. h. die Anforderung, mindestens 80 % der Zeitnischen-Abfolge zu nutzen) sollte auch weiterhin für den Tausch von Zeitnischen nach Artikel 8a Absatz 1 Buchstabe c gelten, wenn der Tausch mit einem finanziellen oder sonstigen Ausgleich einhergeht. Damit soll verhindert werden, dass der in der Entlastung liegende Wert vergütet wird. Ein Tausch ohne finanziellen oder sonstigen Ausgleich, der beispielsweise zur Verbesserung des zeitlichen Ablaufs durchgeführt wird, würde dagegen der Anwendung der Entlastung auf die betreffenden Zeitnischen nicht entgegenstehen. Das Gleiche gilt beispielsweise für Zeitnischen, die aufgrund von behördlichen Entscheidungen nach nationalem oder EU-Wettbewerbsrecht übertragen werden (siehe Artikel 8b der Zeitnischenverordnung).

Der Vorschlag sieht eine Frist vor, innerhalb der Luftfahrtunternehmen nicht mehr gewollte Zeitnischen an den Koordinator zurückgeben müssen, wenn sie von der Entlastung profitieren wollen. Eine Frist von drei Wochen vor dem geplanten Betriebszeitpunkt für eine Zeitnische wird es den Flughäfen und anderen Anbietern von Flughafendiensten ermöglichen, sich einen Überblick über die benötigten Kapazitäten und das erwartete Betriebsvolumen zu verschaffen und sicherzustellen, dass sie Infrastrukturen, Einrichtungen und Personal im angemessenen Umfang zur Verfügung stellen können. Eine solche Frist ermöglicht es auch anderen Luftfahrtunternehmen, die verfügbaren Flughafenkapazitäten einzuschätzen, wenn sie diese für die Durchführung von Flügen nutzen wollen. Je früher die Zeitnischen für eine Neuzuweisung zur Verfügung gestellt werden, desto größer ist die Chance, dass andere Luftfahrtunternehmen sie nutzen können. Die hier vorgeschlagenen Vorschriften betreffen sowohl die vorübergehende Neuzuweisung für die betreffende Flugplanperiode (ohne dass das Luftfahrtunternehmen, dem diese Zeitnischen neu zugewiesen wurden, angestammte Rechte erwerben kann), als auch die dauerhafte Zuweisung, wenn das Luftfahrtunternehmen, das die Zeitnischen an den Pool zurückgegeben hat, diese in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode nicht mehr zu nutzen gedenkt. In diesem Fall sollten Luftfahrtunternehmen, die mindestens fünf dieser Zeitnischen genutzt haben, für die gesamte ursprüngliche Abfolge von Zeitnischen des Luftfahrtunternehmens, das diese an den Pool zurückgegeben hat, Vorrang vor anderen antragstellenden Luftfahrtunternehmen und Neubewerbern erhalten.

Außerdem muss klargestellt werden, unter welchen Umständen die Koordinatoren Luftfahrtunternehmen Zeitnischen entziehen können. Stellt ein Koordinator auf der Grundlage der ihm vorliegenden Informationen fest, dass ein Luftfahrtunternehmen seinen Betrieb an einem Flughafen eingestellt hat und nicht mehr in der Lage ist, die ihm zugewiesenen Zeitnischen zu nutzen, sollten die betreffenden Zeitnischen unverzüglich an den Pool zurückgegeben und für die Neuzuweisung an andere Luftfahrtunternehmen zur Verfügung

² „Joint agreement of airlines, airports and slot coordinators on conditions that should be applied to an extension of a slot waiver to the full NW2020 season“
<https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

gestellt werden. Damit verliert das Luftfahrtunternehmen, das den Flughafen verlässt, die angestammten Rechte zur Nutzung dieser Zeitnischen.

Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen von Eurocontrol kann davon ausgegangen werden, dass die aktuelle Situation, die durch einen außergewöhnlichen Nachfragerückgang gekennzeichnet ist, mindestens bis zum Beginn der Sommerflugplanperiode 2021 andauern wird. Angesichts der Ungewissheit und der von Verbänden von Luftfahrtunternehmen und Flughäfen wie ACI-Europe und IATA vorgelegten Prognosen hält die Phase der außergewöhnlich niedrigen Nachfrage möglicherweise bis mindestens einschließlich der Winterflugplanperiode 2024/2025 an.

Vor diesem Hintergrund sollte daher die Zeitnischenverordnung geändert werden, damit die angestammten Rechte der Luftfahrtunternehmen weiter geschützt werden, die ihre Abfolgen von Zeitnischen, die sie in dem Zeitraum, in dem der Luftverkehrsmarkt durch die COVID-19-Pandemie beeinträchtigt wurde, nicht zum üblichen Anteil von 80 % nutzen konnten. Die Zeitnischen-Entlastung würde um eine weitere Saison verlängert, und zwar über die in der Delegierten Verordnung (EU) 2020/1477 der Kommission festgelegte Verlängerung hinaus und würde sich somit auf den Zeitraum vom 28. März 2021 bis zum 30. Oktober 2021 erstrecken. Mit der Entlastung würde die Anforderung an die Nutzung der Zeitnischen von 80 % auf 40 % gesenkt. Darüber hinaus würde mit der Änderung der Kommission die Befugnis übertragen, die Zeitnischen-Entlastung über die Sommerflugplanperiode 2021 hinaus zu verlängern und die Zeitnischennutzungsrate auf der Grundlage bestimmter Indikatoren, wie der tatsächlichen und prognostizierten Luftverkehrsdaten, Auslastungsfaktoren und Flottennutzung, weiter anzupassen. Die Kommission würde erforderlichenfalls delegierte Rechtsakte erlassen, um die Zeitnischennutzungsrate für jede Flugplanperiode vom Winter 2021/2022 bis einschließlich Winter 2024/2025 anzupassen.

Das Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen findet lange vor der jeweiligen Flugplanperiode statt. Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und andere Dienstleister müssen daher rechtzeitig über die für eine bestimmte Flugplanperiode geltenden Vorschriften informiert werden. Die frühzeitige Kenntnis dieser Vorschriften erleichtert es ihnen zudem, Zeitnischen, die sie nicht zu nutzen beabsichtigen, zu einem frühen Zeitpunkt an den Koordinator zurückzugeben. Daher sollte die Kommission die einschlägigen delegierten Rechtsakte erlassen, bevor das Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen abgeschlossen ist.

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

Mit der Zeitnischenverordnung werden Luftfahrtunternehmen von den Zeitnischennutzungsvorschriften entlastet, die aufgrund der COVID-19-Pandemie derzeit für Luftfahrtunternehmen problematisch sind. Mit der Zeitnischenverordnung wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen nur der Zeitraum geändert werden kann, in dem die derzeitige Ausnahmeregelung gilt. Wird die Ausnahmeregelung von den Zeitnischennutzungsvorschriften über einen längeren Zeitraum gewährt, kommt es zu Wettbewerbsverzerrungen, die sich auf die Konnektivität für Fluggäste, die Beschäftigung und die Qualität der Arbeitsplätze im Luftfahrtsektor auswirken und zu spezifischen Problemen für Flughäfen und Dienstleister führen. Gleichzeitig würde eine unvermittelte Rückkehr zur normalen „Use-it-or-lose-it“-Regel die Gefahr einer zusätzlichen finanziellen Belastung für die Luftfahrtunternehmen bergen und könnte eine unbeabsichtigte nachteilige Auswirkung auf die Umwelt haben, wenn Luftfahrtunternehmen leere oder überwiegend leere Flüge durchführen, nur um ihre Rechte an Flughafenzeitnischen nicht zu verlieren. Die Zeitnischenverordnung sollte daher geändert werden, um die Auswirkungen der

derzeitigen COVID-19-Krise abzumildern, Rechtssicherheit für die Luftfahrtunternehmen zu schaffen und die Einheitlichkeit des europäischen Systems für die Zuweisung von Zeitnischen aufrechtzuerhalten.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

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 Dienstleister, ab. Die negativen wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie könnten deren finanzielle Solidität gefährden und schwerwiegende negative Auswirkungen auf das Luftverkehrssystem und die Wirtschaft insgesamt haben. Die Änderung der Zeitnischenverordnung ist daher von größter Bedeutung. Darüber hinaus steht sie im Einklang mit der Klimapolitik der EU, da sie Luftfahrtunternehmen davon abhält, leere oder überwiegend leere Flüge durchzuführen, die nur dem Zweck der Aufrechterhaltung der entsprechenden Flughafenzeitnischen dienen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für den Vorschlag ist Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. 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 erlaubt, die Koordinatoren zu verpflichten, Bedingungen für die Entlastung von den Zeitnischenvorschriften festzulegen und die Zeitnischennutzungsrate je nach Verkehrsaufkommen zu ändern. Dieses Ziel kann nur durch eine Änderung der Zeitnischenverordnung durch die Union 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 der Notwendigkeit, die Luftfahrtunternehmen von der „Use-it-or-lose-it“-Regel zu entlasten, damit sie auf die durch die COVID-19-Pandemie bedingte geringe Nachfrage im Luftverkehr reagieren können, und der Notwendigkeit, in Abhängigkeit von der Erholung des Luftverkehrsaufkommens zu einer normalen Anwendung der Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen zurückzukehren. Der Vorschlag umfasst auch eine Reihe wettbewerbsfördernder Maßnahmen zur Bewältigung bestimmter unbeabsichtigter negativer Auswirkungen der derzeitigen Aussetzung der Zeitnischenvorschriften.

- **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**

Nach Artikel 10a Absatz 4 der Zeitnischenverordnung in der durch die Verordnung (EU) 2020/459 geänderten Fassung war die Kommission verpflichtet, einen zusammenfassenden Bericht über die Luftverkehrssituation zu erstellen und dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 15. September 2020 vorzulegen. Um Daten und andere Informationen zu sammeln, standen die Dienststellen der Kommission in regelmäßigem Kontakt mit Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Flughafen-Zeitnischenkoordinatoren sowie deren Verbänden, um die Entwicklung der Situation im Luftverkehr zu überwachen, die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Luftverkehrsnachfrage und das Luftverkehrsaufkommen zu bewerten und die Wirksamkeit der Aussetzung der Zeitnischenvorschriften zu bestimmen. In dem am 14. September 2020 veröffentlichten Bericht wurde bewertet, wie die Aussetzung der Zeitnischenvorschriften umgesetzt wurde, und aufgezeigt, welche Mängel festgestellt wurden. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Luftverkehr und angesichts der Dringlichkeit, rechtzeitig Vorschriften zu erlassen, die den Luftfahrtunternehmen eine angemessene Entlastung von der „Use-it-or-lose-it“-Regel bieten, wurde keine Bewertung im Rahmen der Vorschriften für eine bessere Rechtsetzung durchgeführt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Angesichts der Dringlichkeit der Angelegenheit wurde keine formelle Konsultation der Interessenträger durchgeführt. Die Kommission veröffentlichte einen Fahrplan für Rückmeldungen und eine öffentliche Konsultation auf dem Portal für bessere Rechtsetzung, auf die die Interessenträger vom 1. bis 28. September 2020 antworten konnten. Aufgrund der Dringlichkeit der Angelegenheit wurde die Konsultation von den üblichen 12 Wochen auf 4 Wochen verkürzt. Im selben Zeitraum wurden auch eine gezielte Konsultation und Datenanfragen eingeleitet.

- **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 die Erfahrungen bei der Anwendung und Änderung der Zeitnischenverordnung gestützt, die auch Konsultationen von Sachverständigen umfasste.

- **Folgenabschätzung**

Angesichts der Dringlichkeit der Situation wurde keine Folgenabschätzung im Rahmen der Vorschriften für bessere Rechtsetzung durchgeführt. Dem Vorschlag liegt ein Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen bei. Darin wird aufgezeigt, wie sich die Anwendung der „Use-it-or-lose-it“-Regel während der COVID-19-Pandemie auswirkt, wie die Aussetzung dieser Regel seit ihrem Inkrafttreten funktioniert und welche Unzulänglichkeiten auf dem Luftverkehrsmarkt aufgetreten sind. Darüber hinaus enthält sie eine Erörterung der schrittweisen Beendigung der Zeitnischenentlastung in Abhängigkeit von der allmählichen Erholung des Luftverkehrs. In ihr werden die bevorzugte Option zur Behebung der Unzulänglichkeiten und deren wahrscheinliche Folgen erläutert.

- **Grundrechte**

Entfällt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Entfällt.

5. WEITERE ANGABEN

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

Die Kommission sollte die Entwicklung der COVID-19-Pandemie und ihre Auswirkungen auf den Luftverkehr weiterhin verfolgen. Wie im Rahmen der Verordnung (EU) 2020/459 sollte die Kommission die Befugnis erhalten, einen delegierten Rechtsakt zur Verlängerung der von der Maßnahme betroffenen Zeiträume zu erlassen und erforderlichenfalls die Mindestanforderung an die Nutzung anzupassen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

In Artikel 2 der Zeitnischenverordnung wird vorübergehend eine neue Begriffsbestimmung für „Neubewerber“ aufgenommen. Damit gelten mehr Luftfahrtunternehmen als Neubewerber und können Zeitnischen aus dem Pool zugewiesen bekommen, was den Wettbewerb an Flughäfen stärkt, zumal es die herabgesetzte Nutzungsrate den etablierten Luftfahrtunternehmen an dem betreffenden Flughafen erleichtert, ihre Zeitnischen beizubehalten.

Darüber hinaus wird eine neue Begriffsbestimmung für „COVID-19-Koordinierungsparameter“ angefügt und in Artikel 8 wird Absatz 6a eingefügt, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass an Flughäfen, die infolge der COVID-19-Pandemie spezifische Hygienemaßnahmen ergriffen haben, möglicherweise weniger Kapazitäten zur Verfügung stehen, sodass nicht alle Zeitnischen zu dem Zeitpunkt genutzt werden können, für den sie zugewiesen wurden. Die Koordinatoren sollten in der Lage sein, nach Rücksprache mit den betroffenen Luftfahrtunternehmen zugewiesene oder beantragte Zeitnischen, die nicht genutzt werden können, neu zu planen oder zu streichen. Verbände von Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Zeitnischenkoordinatoren haben erörtert, wie diese Situationen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Geschäftsinteressen am besten bewältigt werden können. Die Koordinatoren sollten diese in Form von Leitlinien für die Branche oder in Form von lokalen Vorschriften vorliegenden bewährten Verfahren berücksichtigen, sofern sie den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen und die Unabhängigkeit der Koordinatoren nicht in Frage stellen.

Wurden in einer bestimmten Flugplanperiode Zeitnischen von Luftfahrtunternehmen mit angestammten Rechten an der betreffenden Zeitnischenabfolge zur Verfügung gestellt, ist davon auszugehen, dass Luftfahrtunternehmen, die diese Zeitnischen genutzt haben, zur effizienten Nutzung der betreffenden Zeitnischenabfolgen in den darauffolgenden Flugplanperioden beitragen können. Daher wird in Artikel 8 ein neuer Absatz 2a eingefügt, der diesen Luftfahrtunternehmen bei der Zuweisung der betreffenden Abfolge von Zeitnischen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode Vorrang einräumt, sofern das Luftfahrtunternehmen, das ursprünglich die angestammten Rechte an der betreffenden Abfolge innehatte, diese nicht beantragt und das antragstellende Unternehmen fünf der Zeitnischen, aus denen die Abfolge besteht, genutzt hat. Um eine Fragmentierung der Flughafenkapazitäten und Flugpläne zu vermeiden, sollte dem Luftfahrtunternehmen, dem der Vorrang eingeräumt wird, die gesamte Abfolge zugewiesen werden, zu der die genutzten Zeitnischen gehören. Für den Fall, dass 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 neuer Buchstabe e eingefügt, um die Situation zu regeln, in der nach Abschluss des Verfahrens für die Zuweisung von Zeitnischen für eine kommende Saison Behörden Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung der COVID-19-Pandemie getroffen haben (z. B. Beschränkungen im Hinblick auf Verkehrsrechte, Fluggäste und/oder Besatzung, Grenzschießungen), die die Möglichkeit von Fluggästen, auf bestimmten Strecken zu fliegen, erheblich einschränken. In diesen Fällen können Luftfahrtunternehmen von der Anwendung der „Use-it-or-lose-it“-Regel (in der geänderten Fassung) entlastet werden. Dieser Vorteil ist jedoch an Bedingungen geknüpft, um unbeabsichtigte Auswirkungen zu vermeiden (Einzelheiten siehe die vier neuen Unterabsätze in Artikel 10 Absatz 4).

Artikel 10a wird in mehrfacher Hinsicht geändert. Der Zeitraum der derzeitigen Ausnahmeregelung nach Artikel 10a (der im März 2020 mit der Verordnung (EU) 2020/459 in Kraft gesetzt wurde) wurde mit der Delegierten Verordnung (EU) 2020/1477 vom 14. Oktober 2020 bis zum 27. März 2021 verlängert. In diesem Zeitraum müssen die Koordinatoren zur Bewertung der Vorrechte die Zeitnischen, die für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 27. März 2021 Luftfahrtunternehmen ursprünglich zugewiesen wurden, so betrachten, als seien sie von diesen Luftfahrtunternehmen genutzt worden. Für Zeitnischen, die zwischen der EU und China oder zwischen der EU und Hongkong genutzt werden, gilt ein zusätzlicher Entlastungszeitraum (seit dem 23. Januar 2020).

Ein neuer Vorschlag für Artikel 10a Absatz 2a sieht vor, dass Luftfahrtunternehmen, denen für die Zeit vom 28. März 2021 bis zum 30. Oktober 2021 eine Zeitnischenabfolge zugewiesen worden war und die 40 % der Zeitnischen dieser Abfolge genutzt haben, in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode Anspruch auf dieselbe Abfolge von Zeitnischen haben.

In einem neuen Artikel 10a Absatz 3a Buchstabe a wird der Anwendungsbereich der Entlastung für Zeitnischen, die nach Artikel 10 Absatz 2 der Zeitnischenverordnung zugewiesen wurden, eingeschränkt. Zeitnischen, die eine Abfolge bilden und für die jeweilige Flugplanperiode neu zugewiesen wurden, sollen nicht für eine Entlastung in Betracht kommen und müssen zu 80 % genutzt werden, damit das Luftfahrtunternehmen, das sie nutzt, in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode Anspruch auf dieselbe Abfolge hat.

Nach Artikel 10a Absatz 3a Buchstabe b sind Zeitnischen, die zusammen mit einem finanziellen oder sonstigen Ausgleich getauscht wurden, von der Entlastung ausgenommen. Dies ist wichtig, um sicherzustellen, dass der in der Entlastung liegende Wert nicht in einen Sekundärhandel oder die Vermietung einer Zeitnische an ein anderes Luftfahrtunternehmen einbezogen wird. Diese Bestimmung hat keine Rückwirkung, d. h. Zeitnischen, die von dem „kaufenden“ Luftfahrtunternehmen ab der entsprechenden vorherigen Flugplanperiode (oder früher) gehandelt und genutzt wurden, kommen für die Entlastung in Betracht.

In Artikel 10a wird ein neuer Absatz 7 eingefügt, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das eine Zeitnische nicht nutzen will, diese während des Zeitraums der Zeitnischenentlastung spätestens drei Wochen vor dem geplanten Zeitpunkt ihrer Nutzung anderen Luftfahrtunternehmen zur vorübergehenden Neuzuweisung zur Verfügung stellen muss. 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.

Mit Artikel 10a Absatz 4 wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den Zeitraum, in dem die Entlastung gilt, weiter zu verlängern, wenn die COVID-19-Pandemie weiter anhält und sich immer noch nachteilig auf den Luftverkehrssektor, auch auf die angestammten Rechte, auswirkt. Die Kommission wird ferner ermächtigt, die Nutzungsrate entsprechend der Entwicklung des Verkehrsaufkommens anzupassen. Angesichts der raschen Ausbreitung der Pandemie sollten delegierte Rechtsakte im Dringlichkeitsverfahren erlassen werden können.

In Artikel 14 Absatz 5 wird ein neuer Unterabsatz angefügt, der ein System von Sanktionen und Maßnahmen für den Fall vorsieht, dass der neue Absatz 7 des Artikels 10a nicht eingehalten wird.

Ein neuer Artikel 14 Absatz 6 Buchstabe c ermöglicht es dem Koordinator, 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 sofort entziehen, ohne bis zum Ende dieser Periode warten zu müssen, und die Zeitnischen so früh wie möglich für die Neuzuweisung zur Verfügung stellen.

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 Sozialausschusses³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die COVID-19-Pandemie hat infolge der sinkenden Nachfrage und der von den Mitgliedstaaten und Drittländern zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen direkten Maßnahmen zu einem deutlichen Rückgang des Luftverkehrs geführt. Seit dem 1. März 2020 spüren die Luftfahrtunternehmen die negativen Auswirkungen, die auch in Zukunft bis einschließlich Winter 2024/2025 anhalten dürften.
- (2) Diese Umstände liegen außerhalb der Kontrolle der Luftfahrtunternehmen, weshalb sie als Reaktion darauf freiwillig oder unfreiwillig Flugdienste annulliert haben. Durch freiwillige Annullierungen wird insbesondere die finanzielle Solidität von Luftfahrtunternehmen geschützt, während gleichzeitig Umweltbelastungen durch leere oder überwiegend leere Flüge vermieden werden, die nur zum Zweck der Aufrechterhaltung der entsprechenden Flughafenzeitnischen durchgeführt werden.
- (3) Die von Eurocontrol, dem Netzmanager für die Funktionen des Flugverkehrsnetzes des einheitlichen europäischen Luftraums, veröffentlichten Zahlen lassen darauf schließen, dass sich der seit Mitte Juni 2020 beobachtete Rückgang des Luftverkehrs um rund 74 % im Vergleich zum Vorjahr fortsetzen wird.
- (4) Die bekannten Vorausbuchungen, Prognosen von Eurocontrol und epidemiologischen Prognosen lassen keine Vorhersagen darüber zu, wann die Phase der infolge der COVID-19-Pandemie stark verringerten Nachfrage voraussichtlich enden wird. Jüngsten Prognosen von Eurocontrol zufolge wird das Luftverkehrsaufkommen im

³ ABl. C ... vom..., S.

⁴ ABl. C ... vom..., S.

Februar 2021 nur die Hälfte des Verkehrsaufkommens vom Februar 2020 erreichen. Prognosen, die über dieses Datum hinausgehen, beruhen auf einer Reihe unbekannter Faktoren wie der Verfügbarkeit eines COVID-19-Impfstoffs. Unter diesen Umständen sollten Luftfahrtunternehmen, die ihre Zeitnischen nicht entsprechend dem in der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates⁵ festgelegten Umfang nutzen, nicht automatisch den Vorrang für die Zeitnischenabfolge nach Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 verlieren, den sie andernfalls genießen würden. Hierfür sollten besondere Vorschriften festgelegt werden.

- (5) Diese Vorschriften sollten gleichzeitig etwaigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb von Luftfahrtunternehmen Rechnung tragen. Insbesondere sollte sichergestellt werden, dass Luftfahrtunternehmen, die bereit sind, Flüge anzubieten, ungenutzte Kapazitäten mit der Aussicht nutzen können, diese Zeitnischen langfristig beizubehalten. Dadurch sollte Luftfahrtunternehmen auch weiterhin der Anreiz gegeben werden, Flughafenkapazitäten zu nutzen, was wiederum den Verbrauchern zugute käme.
- (6) 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 aufrechterhalten können, und festzulegen, wann Luftfahrtunternehmen verpflichtet sind, ungenutzte Kapazitäten freizugeben.
- (7) Die Definition des Begriffs „Neubewerber“ sollte für die Zwecke des betreffenden Zeitraums angepasst werden, um die Anzahl der Luftfahrtunternehmen, die als Neubewerber gelten können, zu erhöhen und so mehr Luftfahrtunternehmen, die dies wünschen, die Möglichkeit zu geben, ihren Flugbetrieb einzurichten und auszuweiten. Gleichzeitig müssen die entsprechenden Rechte echten Neubewerber vorbehalten werden, indem Luftfahrtunternehmen ausgeschlossen werden, die zusammen mit einer Muttergesellschaft oder mit eigenen Tochtergesellschaften oder Tochtergesellschaften einer Muttergesellschaft über mehr als 10 % der Gesamtanzahl der an dem betreffenden Tag auf einem bestimmten Flughafen zugewiesenen Zeitnischen verfügen.
- (8) Während der Geltungsdauer der Entlastung von den Regeln für die Nutzung von Zeitnischen sollten im System der Zeitnischenzuweisung die Bemühungen der Luftfahrtunternehmen berücksichtigt werden, 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 Anspruch hat, die jedoch dem Zeitnischenkoordinator für eine vorübergehende Neuzuweisung zur Verfügung gestellt wurden. Daher sollten Luftfahrtunternehmen, die mindestens fünf Zeitnischen einer Abfolge genutzt haben, bei der Zuweisung dieser Abfolgen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode Vorrang erhalten, sofern das Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 Anspruch auf diese Abfolge hat, diese nicht beantragt.
- (9) Die Auferlegung pandemiebedingter Hygienemaßnahmen an Flughäfen führt möglicherweise zu einer Verringerung der verfügbaren Kapazitäten, was die Festlegung spezifischer COVID-19-Koordinierungsparameter erforderlich machen könnte. Um in solchen Situationen die ordnungsgemäße Anwendung solcher

⁵ 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).

Parameter zu ermöglichen, sollten die Koordinatoren die Befugnis erhalten, den Zeitplan der den Luftfahrtunternehmen nach Artikel 8 zugewiesenen Zeiträumen anzupassen oder solche Zeiträume für die Flugplanperiode, in der die spezifischen COVID-19-Hygienemaßnahmen gelten, zu streichen.

- (10) Die Beeinträchtigungen durch etwaige behördlicher Maßnahmen, die die Reisemöglichkeiten sehr kurzfristig einschränken, dürfen nicht zu Lasten der Luftfahrtunternehmen gehen und sollten daher abgefedert werden. Daher sollten Luftfahrtunternehmen nicht für die Nichtnutzung von Zeiträumen bestraft werden, wenn dies auf solche einschränkenden Maßnahmen zurückzuführen ist, die zum Zeitpunkt der Zuweisung der Zeiträume noch nicht veröffentlicht waren. Unter diesen Umständen sollten Luftfahrtunternehmen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode weiterhin Anspruch auf solche Abfolgen haben. Solche Maßnahmen könnten beispielsweise strenge behördliche pandemiebedingte Beschränkungen in Bezug auf die Höchstzahl ankommender oder abfliegender Fluggäste auf einem bestimmten Flug oder an einem bestimmten Flughafen oder Maßnahmen umfassen, die den Betrieb eines Flugdienstes praktisch oder technisch unmöglich machen, indem die Bewegungen der Flugbesatzung oder die Verfügbarkeit von Diensten beschränkt werden, die für die direkte Unterstützung der Durchführung eines Flugdienstes unerlässlich sind. Maßnahmen, die speziell auf die Entlastung von den Auswirkungen solcher Maßnahmen abzielen, sollten auf höchstens zwei aufeinanderfolgende Flugplanperioden beschränkt sein.
- (11) Luftfahrtunternehmen sollten in dem erforderlichen Umfang von den für die Ansprüche in den darauffolgenden Flugplanperioden relevanten Anforderungen in Bezug auf die Nutzung von Zeiträumen für die Zeiten entlastet werden, in denen die Nachfrage aufgrund der COVID-19-Pandemie deutlich beeinträchtigt ist. Damit sollen sie in die Lage versetzt werden, ihre Flugdienste zu erhöhen, sobald die Umstände dies zulassen. Bei den zu diesem Zweck festgelegten niedrigeren Mindestanforderungen an die Nutzung der Zeiträume sollten die derzeitigen Luftverkehrsprognosen, die bei 50 % des Verkehrsaufkommens von 2019 liegen, die Unsicherheit im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie sowie Fragen der Wiederherstellung des Verbrauchervertrauens und des Wiederanstiegs des Verkehrsaufkommens berücksichtigt werden. Da Aussicht auf einen Wiederanstieg des Verkehrsaufkommens besteht, sollten die Mindestanforderungen an die Nutzung der Zeiträume im Wege delegierter Rechtsakte angepasst werden können. Luftfahrtunternehmen und Koordinatoren sollten in die Lage versetzt werden, im Hinblick auf die für den Betrieb von Zeiträumen in einer bestimmten Flugplanperiode geltenden Bedingungen rechtzeitig die notwendigen Vorbereitungen zu treffen. Daher sollte die Kommission bestrebt sein, die entsprechenden delegierten Rechtsakte so früh wie möglich zu erlassen und zwar in jedem Fall vor Ablauf der in Artikel 10 Absatz 3 festgelegten Frist für die Rückgabe von Zeiträumen.
- (12) Um Zutrittsschranken zu minimieren und zu verhindern, dass sich die Entlastung von den allgemeinen Anforderungen an die Nutzung von Zeiträumen negativ auf die Wettbewerbsposition von Luftfahrtunternehmen auswirkt, die über das berechnete Maß hinausgeht, sollte die Entlastung auf die Zeiträume beschränkt werden, die das Luftfahrtunternehmen bereits zuvor an den betreffenden Flughäfen genutzt hat. Ebenso sollte die Entlastung nicht für Zeiträume gelten, die im Rahmen einer kommerziellen Vereinbarung zwischen Luftfahrtunternehmen, die nicht zur selben Unternehmensgruppe gehören, gegen einen finanziellen oder sonstigen Ausgleich getauscht wurden.

- (13) Um auf die Herausforderungen, denen sich der Luftverkehrssektor aufgrund der COVID-19-Pandemie gegenüberstellt, soweit erforderlich und gerechtfertigt flexibel reagieren zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 hinsichtlich der Verlängerung der Geltungsdauer der in dieser Verordnung vorgesehenen Entlastung von der Zeitnischennutzungsregel 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 Rechtsetzung⁶ 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.
- (14) Flughäfen, Flughafendienstleister und Luftfahrtunternehmen müssen sich für eine angemessene Planung einen Überblick über die verfügbaren Kapazitäten verschaffen können. Die Luftfahrtunternehmen sollten dem Koordinator die Zeitnischen, die sie nicht zu nutzen beabsichtigen, so früh wie möglich, spätestens aber drei Wochen vor dem geplanten Flugbetrieb, für eine mögliche Neuzuweisung zur Verfügung stellen. Verstöße sollten mit angemessenen Strafen oder gleichwertigen Maßnahmen belegt werden.
- (15) Ist ein Koordinator davon überzeugt, dass ein Luftfahrtunternehmen den Betrieb an einem Flughafen eingestellt hat, sollte der Koordinator dem betreffenden Luftfahrtunternehmen unverzüglich die Zeitnischen entziehen und sie zur Neuzuweisung an andere Luftfahrtunternehmen in den Pool einstellen.
- (16) Wegen der Dringlichkeit, die sich aus den außergewöhnlichen Umständen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergibt und die die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen rechtfertigt, wurde es als angemessen angesehen, eine Ausnahme von der Frist von acht Wochen gemäß 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 vorzusehen.
- (17) Wegen der Dringlichkeit, die sich aus den außergewöhnlichen Umständen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergibt und die die vorgeschlagenen Maßnahmen rechtfertigt, sollte diese Verordnung unverzüglich 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) Folgender Buchstabe ba wird eingefügt:

⁶ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

„ba) während des in Artikel 10a Absatz 2a genannten Zeitraums bezeichnet der Ausdruck ‚Neubewerber‘:

- i) ein Luftfahrtunternehmen, das auf einem Flughafen für einen beliebigen Tag eine Zeitnische als Teil einer Abfolge von Zeitnischen beantragt, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dem betreffenden Tag auf dem betreffenden Flughafen insgesamt weniger als sieben Zeitnischen zur Verfügung stünden, oder
- ii) ein Luftfahrtunternehmen, das eine Abfolge von Zeitnischen für einen Passagierlinienflugdienst ohne Zwischenlandung zwischen zwei Flughäfen der Union beantragt, auf denen an dem betreffenden Tag höchstens zwei weitere Luftfahrtunternehmen den gleichen Linienflugdienst zwischen diesen Flughäfen ohne Zwischenlandung betreiben, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dem betreffenden Tag auf dem betreffenden Flughafen für den betreffenden Flugdienst ohne Zwischenlandung weniger als neun Zeitnischen zur Verfügung stünden.

Ein Luftfahrtunternehmen, das zusammen mit seiner Muttergesellschaft, seinen eigenen Tochtergesellschaften oder den Tochtergesellschaften seiner Muttergesellschaft mehr als 10 % der an dem betreffenden Tag auf einem bestimmten Flughafen insgesamt zugewiesenen Zeitnischen besitzt, gilt nicht als Neubewerber auf diesem Flughafen;“

b) Buchstabe m erhält folgende Fassung:

„m) ‚Koordinierungsparameter‘: in betrieblicher Hinsicht alle für die Zuweisung von Zeitnischen an einem Flughafen im jeweiligen Koordinierungszeitraum zur Verfügung stehenden Kapazitäten unter Einbeziehung aller technischen, betrieblichen und umweltrelevanten Faktoren, welche die Leistung der Flughafeninfrastruktur und ihrer verschiedenen Elemente beeinflussen;“

c) Buchstabe n wird angefügt:

„n) ‚COVID-19-Koordinierungsparameter‘: überarbeitete Koordinierungsparameter, die Ausdruck der verringerten Verfügbarkeit von Flughafenkapazitäten an einem koordinierten Flughafen infolge spezifischer Hygienemaßnahmen sind, die von den Mitgliedstaaten als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie auferlegt werden.“

2. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

„(2a) Während des in Artikel 10a Absatz 2a genannten Zeitraums wird eine Abfolge von Zeitnischen, die am Ende der Flugplanperiode („Referenzflugplanperiode“) nach Artikel 8 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.

Erfüllt mehr als ein Bewerber die Anforderungen von Unterabsatz 1, wird dem Luftfahrtunternehmen, das die größere Anzahl von Zeitnischen dieser Abfolge genutzt hat, Vorrang eingeräumt.“

b) Folgender Absatz 6a wird eingefügt:

„(6a) Innerhalb des Zeitraums, in dem die COVID-19-Koordinierungsparameter gelten, und um die ordnungsgemäße Anwendung dieser Koordinierungsparameter zu ermöglichen, kann der Koordinator den Zeitplan für beantragte oder zugewiesene Zeiträume, die in den in Artikel 10a Absatz 2a genannten Zeitraum fallen, ändern oder nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens annullieren. In diesem Zusammenhang berücksichtigt der Koordinator die in Artikel 8 Absatz 5 genannten zusätzlichen Regelungen und Leitlinien unter den darin festgelegten Bedingungen.“

3. Artikel 10 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

a) 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 Flugdienstes auf diesen Strecken zur Folge haben;“

b) Der folgende neue Buchstabe e wird angefügt:

„e) der Erlass behördlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung der COVID-19-Pandemie während des in Artikel 10a Absatz 2a genannten Zeitraums nach dem 31. Januar für die folgende Sommersaison oder nach dem 31. August für die folgende Wintersaison an einem Ende einer Strecke, für die die betreffenden Zeiträume genutzt wurden oder genutzt werden sollen, unter der Voraussetzung, dass die Maßnahmen zum Zeitpunkt der Zuweisung der Zeiträume noch nicht veröffentlicht waren und die Maßnahmen zu einem der folgenden Ergebnisse führen:

- eine teilweise oder vollständige Schließung der Grenze, des Flughafens oder des Luftraums während eines wesentlichen Teils der betreffenden Flugplanperiode,
- 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.“

c) Folgende Unterabsätze werden hinzugefügt:

„Unterabsatz 1 Buchstabe e gilt innerhalb des Zeitraums, in dem die dort genannten Maßnahmen gelten, zuzüglich sechs Wochen innerhalb der in den Unterabsätzen 3, 4 und 5 genannten Grenzen. Endet die Geltungsdauer der Maßnahme nach Buchstabe e jedoch weniger als sechs Wochen vor Ablauf einer Flugplanperiode, gilt Buchstabe e für den Rest des Sechswochenzeitraums nur dann, wenn die Zeiträume in der darauffolgenden Flugplanperiode für dieselbe Strecke genutzt werden.

Unterabsatz 1 Buchstabe e gilt nur für Zeiträume, die für Strecken genutzt werden, für die sie bereits vor der Veröffentlichung der unter Buchstabe e genannten Maßnahmen genutzt wurden.

Unterabsatz 1 Buchstabe e gilt nicht mehr, wenn das Luftfahrtunternehmen, das die betreffenden Zeiträume nutzt, zu einer anderen Strecke wechselt, die von den behördlichen Maßnahmen nicht betroffen ist.

Unterabsatz 1 Buchstabe e gilt für höchstens zwei aufeinanderfolgende Flugplanperioden.“

4. Artikel 10a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Für die Zwecke der Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 betrachten die Koordinatoren die Zeitnischen, die für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 27. März 2021 zugewiesen wurden, so, als seien sie von dem Luftfahrtunternehmen genutzt worden, dem sie ursprünglich zugewiesen worden waren.“

b) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

„(2a) Hat ein Luftfahrtunternehmen im Zeitraum vom 28. März 2021 bis zum 30. Oktober 2021 und für die Zwecke des Artikels 8 Absatz 2 und des Artikels 10 Absatz 2 zur Zufriedenheit des Koordinators nachgewiesen, dass es die betreffende Abfolge von Zeitnischen entsprechend der Freigabe durch den Koordinator zu mindestens 40 % während der Flugplanperiode, für die sie zugewiesen wurden, genutzt hat, hat das Luftfahrtunternehmen Anspruch auf dieselbe Abfolge von Zeitnischen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode.

Für die in Unterabsatz 1 genannte Flugplanperiode liegt die in Artikel 10 Absatz 4 und Artikel 14 Absatz 6 Buchstabe a genannte Nutzungsrate bei 40 %.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Für Zeitnischen mit einem Datum zwischen dem 9. April 2020 und dem 27. März 2021 gilt Absatz 1 nur, wenn das Luftfahrtunternehmen dem Koordinator die betreffenden nicht genutzten Zeitnischen zur Neuuzuweisung an andere Luftfahrtunternehmen zurückgegeben hat.“

d) Folgender Absatz 3a wird eingefügt:

„(3a) Absatz 2a gilt nicht

- a) in Bezug auf eine Abfolge von Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen für eine bestimmte Flugplanperiode zugewiesen wurde, wenn diesem Luftfahrtunternehmen in der entsprechenden vorhergehenden Flugplanperiode nicht dieselbe Abfolge von Zeitnischen zugewiesen worden war;
- b) in Bezug auf eine Abfolge von Zeitnischen, die ab der betreffenden Flugplanperiode zwischen Luftfahrtunternehmen nach Artikel 8a Absatz 1 Buchstabe c getauscht wurden und bei denen der Tausch finanzielle oder sonstige Ausgleichsleistungen umfasst.“

e) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Stellt die Kommission auf der Grundlage der von Eurocontrol, dem Netzmanager für die Funktionen des Luftverkehrsnetzes im einheitlichen europäischen Luftraum, veröffentlichten Daten fest, dass der Rückgang des Luftverkehrs im Vergleich zum Niveau im entsprechenden Zeitraum 2019 anhält und den Eurocontrol-Verkehrsprognosen zufolge wahrscheinlich weiter anhalten wird, und lassen die bestverfügbaren wissenschaftlichen Daten darauf schließen, dass diese Situation eine Folge der COVID-19-Pandemie ist, so erlässt die Kommission nach Artikel 12a delegierte Rechtsakte, um den in Absatz 2a genannten Zeitraum entsprechend zu ändern.

Der Kommission ist nach Artikel 12a befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 2a genannten Nutzungsraten innerhalb einer Spanne zwischen 0 bis 80 % zu ändern. Hierzu berücksichtigt die Kommission Änderungen, die seit dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) [2021/XXX Verweis auf die vorliegende Verordnung] eingetreten sind, und berücksichtigt dabei Folgendes:

- a) von Eurocontrol veröffentlichte Daten über das Verkehrsaufkommen und Verkehrsprognosen;
- b) die Entwicklung der Luftverkehrstrends während der Flugplanperioden, auch unter Berücksichtigung der seit Beginn der COVID-19-Pandemie beobachteten Entwicklung, und
- c) Indikatoren zur Nachfrage im Passagier- und Frachtluftverkehr, einschließlich Trends in Bezug auf Flottengröße, Flottennutzung und Auslastungsfaktoren.

Delegierte Rechtsakte gemäß diesem Absatz werden bis spätestens 24. Januar für die darauffolgende Sommerflugplanperiode und spätestens am 24. August für die darauffolgende Winterflugplanperiode erlassen.“

f) Absatz 5 wird gestrichen.

g) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Während des in Absatz 2a genannten Zeitraums stellen die Luftfahrtunternehmen dem Koordinator mindestens drei Wochen vor dem Zeitpunkt des Flugbetriebs Zeitnischen, die sie nicht zu nutzen beabsichtigen, zur Neuzuweisung an andere Luftfahrtunternehmen zur Verfügung.“

5. Artikel 12a Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 10a wird der Kommission bis zum 24. August 2024 übertragen.“

6. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 5 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Mitgliedstaaten legen wirksame, abschreckende und verhältnismäßige Sanktionen oder gleichwertige Maßnahmen für den Fall fest, dass ein Luftfahrtunternehmen Artikel 10a Absatz 7 wiederholt und vorsätzlich nicht nachkommt, und wenden diese Sanktionen an. Diese Sanktionen und Maßnahmen umfassen die Möglichkeit, sofern im Einzelfall gerechtfertigt, die in Artikel 10a Absatz 2a genannten Ansprüche zu entziehen.“

b) In Absatz 6 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) Stellt ein Koordinator in dem in Artikel 10a Absatz 2a 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.“

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
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*