



**EUROPÄISCHE UNION**

**DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**DER RAT**

**Brüssel, den 16. Februar 2021  
(OR. en)**

**2020/0358 (COD)  
LEX 2060**

**PE-CONS 1/1/21  
REV 1**

**AVIATION 18  
COVID-19 14  
CODEC 71**

**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 DER COVID-19-KRISE**

**VERORDNUNG (EU) 2021/...**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 16. Februar 2021**

**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 der COVID-19-Krise**

**(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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Stellungnahme vom 27. Januar 2021 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>2</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. Februar 2021 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 15. Februar 2021.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die COVID-19-Krise hat infolge der sinkenden Nachfrage und der von den Mitgliedstaaten und Drittländern zur Eindämmung der Verbreitung von COVID-19 ergriffenen direkten Maßnahmen zu einem deutlichen Rückgang des Luftverkehrs geführt. Seit dem 1. März 2020 spüren die Luftfahrtunternehmen die negativen Auswirkungen, die in den kommenden Jahren wahrscheinlich anhalten werden.
- (2) Diese Umstände sind von den Luftfahrtunternehmen nicht zu beherrschen und haben zur freiwilligen oder obligatorischen Annullierung ihrer Luftverkehrsdienste geführt. Durch freiwillige Annullierungen wird insbesondere die finanzielle Solidität von Luftfahrtunternehmen geschützt und es werden Umweltbelastungen durch leere oder überwiegend leere Flüge vermieden, die nur zum Zweck der Aufrechterhaltung der entsprechenden Flughafenzeitnischen durchgeführt werden.
- (3) Die von Eurocontrol, dem Netzmanager für die Funktionen des Luftverkehrsnetzes 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-Krise stark verringerten Nachfrage voraussichtlich enden wird. Den jüngsten Prognosen von Eurocontrol zufolge wird das Luftverkehrsaufkommen im Februar 2021 nur die Hälfte des Verkehrsaufkommens vom Februar 2020 erreichen. Prognosen, die über dieses Datum hinausgehen, hängen von einer Reihe unbekannter Faktoren wie der Verfügbarkeit von COVID-19-Impfstoffen ab. Unter diesen Umständen sollten Luftfahrtunternehmen, die ihre Zeitnischen nicht entsprechend dem in der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates<sup>1</sup> festgelegten Nutzungsgrad nutzen, nicht automatisch den Vorrang in Bezug auf die Abfolge von Zeitnischen nach Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 der genannten Verordnung verlieren, den sie ansonsten genießen könnten. Durch die vorliegende Verordnung sollten hierfür besondere Vorschriften festgelegt werden.
- (5) Diese Vorschriften sollten gleichzeitig etwaigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb von Luftfahrtunternehmen Rechnung tragen. 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 zugutekäme.

---

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

- (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 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 aufrechterhalten können, und festzulegen, wann Luftfahrtunternehmen verpflichtet sind, ungenutzte Kapazitäten freizugeben.
- (7) Für den Zeitraum, in dem der Luftverkehr durch die COVID-19-Krise beeinträchtigt wird, sollte die Definition des Begriffs „Neubewerber“ erweitert werden, um die Anzahl der erfassten Luftfahrtunternehmen zu erhöhen und damit mehr Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit zu geben, ihren Flugbetrieb einzurichten und auszuweiten, falls sie dies wünschen. Es ist jedoch notwendig, die Vorrechte, die den unter diese Definition fallenden Luftfahrtunternehmen zustehen, auf echte Neubewerber zu beschränken, indem Luftfahrtunternehmen ausgeschlossen werden, die zusammen mit ihrer Muttergesellschaft oder mit ihren eigenen Tochtergesellschaften oder Tochtergesellschaften ihrer 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 Vorschriften 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 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 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 jenen Artikeln 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 Parameter zu ermöglichen, sollten die Koordinatoren die Erlaubnis erhalten, den Zeitplan der den Luftfahrtunternehmen nach Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 zugewiesenen Zeitnischen anzupassen oder solche Zeitnischen für die Flugplanperiode, in der die spezifischen COVID-19-Hygiene-maßnahmen gelten, zu streichen.
- (10) Um die Nutzung der Flughafenkapazitäten während der Sommerflugplanperiode 2021 zu erleichtern, sollte es Luftfahrtunternehmen gestattet sein, angestammte Zeitnischen vor Beginn der Flugplanperiode an den Koordinator zurückzugeben, damit sie ad hoc neu zugewiesen werden können. Luftfahrtunternehmen, die vollständige Abfolgen von Zeitnischen vor der in dieser Verordnung festgelegten Frist zurückgeben, sollten ihre Ansprüche auf dieselbe Abfolge von Zeitnischen an diesem Flughafen für die Sommerflugplanperiode 2022 beibehalten. In Anbetracht der anderen in dieser Verordnung enthaltenen Maßnahmen zur Zeitnischen-Entlastung sollte Luftfahrtunternehmen mit einer erheblichen Anzahl von Zeitnischen an einem Flughafen gestattet werden, maximal die Hälfte ihrer Zeitnischen auf diese Weise zurückzugeben.

- (11) Unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Einhaltung des Unionsrechts, insbesondere der Vorschriften der Verträge und der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup>, dürfen die Beeinträchtigungen durch etwaige Maßnahmen, die von Behörden der Mitgliedstaaten oder von Drittländern zur Bekämpfung der Ausbreitung von COVID-19 getroffen werden und die die Reisemöglichkeiten sehr kurzfristig einschränken, nicht den Luftfahrtunternehmen angelastet werden und sollten abgedeckt werden, wenn diese Maßnahmen die Rentabilität oder die Möglichkeit des Reisens oder die Nachfrage auf den betreffenden Strecken erheblich beeinträchtigen. Dies sollte Maßnahmen einschließen, die zu einer teilweisen oder vollständigen Schließung der Grenzen oder des Luftraums oder zu einer teilweisen oder vollständigen Schließung oder Reduzierung der Kapazitäten der betroffenen Flughäfen, zu Beschränkungen der Bewegungen der Flugbesatzung, die den Betrieb eines Flugdienstes erheblich behindern, oder zu einer schwerwiegenden Behinderung der Möglichkeit von Fluggästen führen, mit einem Luftfahrtunternehmen auf der betreffenden Strecke zu reisen, einschließlich Reisebeschränkungen, Bewegungseinschränkungen oder Quarantänemaßnahmen im Zielland oder in der Zielregion oder Beschränkungen der Verfügbarkeit von Diensten, die für die direkte Unterstützung der Durchführung eines Flugdienstes unerlässlich sind. Abhilfemaßnahmen sollten sicherstellen, dass Luftfahrtunternehmen nicht für die Nichtnutzung von Zeitnischen bestraft werden sollten, wenn dies auf solche einschränkenden Maßnahmen zurückzuführen ist, die zum Zeitpunkt der Zuweisung der Zeitnischen noch nicht veröffentlicht waren. Maßnahmen, die speziell auf die Entlastung von den Auswirkungen solcher Maßnahmen abzielen, sollten von begrenzter Dauer und in jedem Fall auf zwei aufeinander folgende Flugplanperioden beschränkt sein.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

- (12) In Zeiten, in denen die Nachfrage aufgrund der COVID-19-Krise deutlich beeinträchtigt ist, sollten Luftfahrtunternehmen in dem erforderlichen Umfang von den Anforderungen in Bezug auf die Nutzung von Zeitnischen zur Wahrung ihrer Ansprüche in den darauffolgenden Flugplanperioden entlastet werden. Damit sollen Luftfahrtunternehmen in die Lage versetzt werden, ihre Flugdienste zu erhöhen, sobald die Umstände dies zulassen. Bei den zu diesem Zweck festgelegten niedrigeren Mindestanforderungen sollten die Luftverkehrsprognosen für 2021 ab Anfang 2021, die bei 50 % des Verkehrsaufkommens von 2019 lagen, die Unsicherheit im Zusammenhang mit der COVID-19-Krise sowie Fragen der Wiederherstellung des Verbrauchervertrauens und des Wiederanstiegs des Verkehrsaufkommens berücksichtigt werden.



- (13) Um den sich entwickelnden Auswirkungen der COVID-19-Krise und der resultierenden Unklarheit in Bezug auf die mittelfristige Entwicklung des Verkehrsaufkommens zu begegnen und um soweit unbedingt notwendig und gerechtfertigt flexibel auf die Herausforderungen reagieren zu können, denen sich der Luftverkehrssektor aufgrund der COVID-19-Krise gegenüber sieht, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung der Geltungsdauer der Entlastung von der Zeitrhythmenregel und der Prozentwerte der Mindestnutzungsrate innerhalb einer bestimmten Spanne 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 Rechtsetzung niedergelegt wurden<sup>1</sup>. 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 ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

---

<sup>1</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (14) Damit Luftfahrtunternehmen und Koordinatoren in der Lage sind, im Hinblick auf die für den Betrieb von Zeitnischen in einer bestimmten Flugplanperiode notwendigen Vorbereitungen rechtzeitig zu treffen, müssen sie die geltenden Bedingungen kennen. Daher sollte die Kommission bestrebt sein, die entsprechenden delegierten Rechtsakte so früh wie möglich zu erlassen und sollte solche Rechtsakte in jedem Fall vor Ablauf der in Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 festgelegten Frist für die Rückgabe von Zeitnischen erlassen.
- (15) Flughäfen, Flughafendienstleister und Luftfahrtunternehmen müssen sich für eine angemessene Planung Informationen zu den 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 an andere Luftfahrtunternehmen zur Verfügung stellen. Kommen Luftfahrtunternehmen dieser Anforderung oder anderen Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 wiederholt und vorsätzlich nicht nach, sollten sie mit angemessenen Sanktionen oder gleichwertigen Maßnahmen belegt werden.
- (16) 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.

- (17) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung besonderer Vorschriften und die vorübergehende Entlastung von den allgemeinen Vorschriften für die Nutzung von Zeitnischen, um die Auswirkungen der Covid-19-Krise auf den Luftverkehr abzumildern, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr 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.
- (18) Wegen der Dringlichkeit, die sich aus den außergewöhnlichen Umständen infolge der COVID-19-Krise ergibt, wird es als angemessen angesehen, eine Ausnahme von der Achtwochenfrist nach Artikel 4 des dem Vertrag über die Europäische Union, dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorzusehen.
- (19) 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) Folgender Buchstabe wird eingefügt:

„ba) ‚Neubewerber‘ während des in Artikel 10a Absatz 3 genannten Zeitraums:

- 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 oder Flughafensystemen 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 % aller an dem betreffenden Tag auf einem bestimmten Flughafen zugewiesenen Zeitnischen besitzt, gilt nicht als Neubewerber auf dem betreffenden Flughafen;“

b) Folgender Buchstabe 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-Krise auferlegt werden.“

2. Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Luftfahrtunternehmen, die einen flugplanvermittelten oder einen koordinierten Flughafen bedienen oder zu bedienen beabsichtigen, erteilen dem Flugplanvermittler bzw. dem Koordinator alle von diesem erbetenen sachdienlichen Auskünfte. Alle einschlägigen Auskünfte sind in dem Format und in der Frist bereitzustellen, die vom Flugplanvermittler oder dem Koordinator vorgegeben wurden. Ein Luftfahrtunternehmen unterrichtet den Koordinator bei Beantragung der Zuweisung insbesondere darüber, ob es bezüglich der beantragten Zeitnischen in den Genuss des Neubewerberstatus gemäß Artikel 2 Buchstabe b oder ba kommen würde.“

3. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält die Einleitung folgende Fassung:

„(2) Absatz 1 findet unbeschadet der Artikel 7, 8a und 9, des Artikels 10 Absätze 1 und 2a sowie des Artikels 14 Absatz 1 keine Anwendung, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:“

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Während des in Artikel 10a Absatz 3 genannten Zeitraums wird eine Abfolge von Zeitnischen, die am Ende der Flugplanperiode (im Folgenden „Referenzflugplanperiode“) nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels an den Zeitnischenpool zurückgegeben wurde, 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, sofern die Abfolge von Zeitnischen nicht bereits dem Luftfahrtunternehmen, das ursprünglich Inhaber dieser Abfolge war, für die entsprechende darauffolgende Flugplanperiode nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels zugewiesen wurde.“

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.“

c) Folgender Absatz 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 Zeitnischen, die in den in Artikel 10a Absatz 3 genannten Zeitraum fallen, ändern oder nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens annullieren. In diesem Zusammenhang berücksichtigt der Koordinator die in Absatz 5 des vorliegenden Artikels genannten zusätzlichen Regelungen und Leitlinien unter den darin festgelegten Bedingungen.“

4. Artikel 8a Absatz 3 erhält folgende Fassung:

- „(3) a) Einem Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b oder ba zugewiesene Zeitnischen dürfen außer im Fall einer aufgrund gesetzlicher Vorschriften genehmigten Übernahme der Geschäftstätigkeit eines in Konkurs gegangenen Unternehmens während eines Zeitraums von zwei sich entsprechenden Flugplanperioden nicht gemäß Absatz 1 Buchstabe b des vorliegenden Artikels übertragen werden.
- b) An einen Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b Ziffern ii und iii oder des Artikels 2 Buchstabe ba Ziffer ii zugewiesene Zeitnischen dürfen während eines Zeitraums von zwei sich entsprechenden Flugplanperioden auf keine andere Strecke gemäß Absatz 1 Buchstabe a des vorliegenden Artikels übertragen werden, es sei denn, der Neubewerber wäre bei der neuen Strecke mit der gleichen Priorität behandelt worden wie bei der beflogenen Strecke.
- c) An einen Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b oder ba zugewiesene Zeitnischen dürfen während eines Zeitraums von zwei sich entsprechenden Flugplanperioden nicht gemäß Absatz 1 Buchstabe c des vorliegenden Artikels getauscht werden, es sei denn, um die Zeitnischen-dispositionen für diese Dienste im Verhältnis zu den ursprünglich beantragten Zeiten zu verbessern.“



5. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Ungeachtet des Absatzes 2 berechtigt eine für die Flugplanperiode vom 28. März 2021 bis zum 30. Oktober 2021 zugewiesene Abfolge von Zeitnischen das Luftfahrtunternehmen zu derselben Abfolge von Zeitnischen für die Flugplanperiode vom 27. März 2022 bis zum 29. Oktober 2022, wenn das Luftfahrtunternehmen dem Koordinator die vollständige Abfolge von Zeitnischen vor dem... [acht Tage nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] zur Neuuzuweisung zur Verfügung gestellt hat. Dieser Absatz gilt nur für Abfolgen von Zeitnischen, die demselben Luftfahrtunternehmen für die Flugplanperiode vom 29. März 2020 bis zum 24. Oktober 2020 zugewiesen worden waren. Die Anzahl von Zeitnischen, für die das betreffende Luftfahrtunternehmen diesen Absatz in Anspruch nehmen kann, wird auf eine Zahl begrenzt, die 50 % der Zeitnischen entspricht, die demselben Luftfahrtunternehmen für die Flugplanperiode vom 29. März 2020 bis zum 24. Oktober 2020 zugewiesen wurden, ausgenommen ein Luftfahrtunternehmen, dem während der entsprechenden vorhergehenden Flugplanperiode auf dem betreffenden Flughafen durchschnittlich weniger als 29 Zeitnischen pro Woche zugewiesen wurden.“

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) folgender Buchstabe wird angefügt:

„e) der Erlass behördlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von COVID-19 während des in Artikel 10a Absatz 3 genannten Zeitraums an einem Ende einer Strecke, für die die betreffenden Zeitnischen genutzt wurden oder genutzt werden sollen, unter der Voraussetzung, dass die Maßnahmen zum Zeitpunkt der Zuweisung der Abfolge von Zeitnischen noch nicht veröffentlicht waren, dass diese Maßnahmen die Rentabilität oder die Möglichkeit des Reisens oder die Nachfrage auf den betreffenden Strecken erheblich beeinträchtigen und dass sie zu einem der folgenden Ergebnisse führen:

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

ii) 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, einschließlich

– 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),
  - Beschränkungen der Verfügbarkeit von Diensten, die für die direkte Unterstützung der Durchführung eines Flugdienstes unerlässlich sind,
- iii) Beschränkungen der Bewegungen der Flugbesatzung, die den Betrieb eines Flugdienstes von oder zu den angeflogenen Flughäfen erheblich behindern, einschließlich plötzlicher Einreiseverbote oder des Festsitzens der Besatzung an unerwarteten Orten aufgrund von Quarantänemaßnahmen.“
- ii) folgende Unterabsätze werden angefügt:

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

Buchstabe e gilt nur für Zeitnischen, die für Strecken genutzt werden, für die sie bereits vor der Veröffentlichung der unter jenem Buchstaben genannten Maßnahmen von dem Luftfahrtunternehmen genutzt wurden.

Buchstabe e gilt nicht mehr, wenn das Luftfahrtunternehmen die betreffenden Zeitnischen nutzt, um zu einer Strecke zu wechseln, die von den behördlichen Maßnahmen nicht betroffen ist.

Luftfahrtunternehmen können die mangelnde Nutzung eines Slots gemäß Buchstabe e für höchstens zwei aufeinanderfolgende Flugplanperioden rechtfertigen.“

c) Absatz 6 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Unter den Anträgen von Neubewerbern bekommen diejenigen Luftfahrtunternehmen den Vorzug, die die Bedingungen für den Neubewerberstatus gemäß Artikel 2 Buchstabe b Ziffern i und ii, Artikel 2 Buchstabe b Ziffern i und iii oder Artikel 2 Buchstabe ba Ziffern i und ii erfüllen.“

6. Artikel 10a erhält folgende Fassung:

*„Artikel 10a*

*Zuweisung von Slots als Reaktion auf die COVID-19-Krise*

(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.

- (2) Für die Zwecke der Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 betrachten die Koordinatoren die Zeitnischen, die für den Zeitraum vom 23. Januar 2020 bis zum 29. Februar 2020 zugewiesen wurden, so, als seien sie von dem Luftfahrtunternehmen genutzt worden, dem sie ursprünglich zugewiesen worden waren, in Bezug auf Luftverkehrsdienste zwischen Flughäfen in der Union und Flughäfen entweder in der Volksrepublik China oder in der Sonderverwaltungsregion Hongkong der Volksrepublik China.
- (3) Hat ein Luftfahrtunternehmen in Bezug auf Zeitnischen, die dem Koordinator nicht zur Neuzuweisung gemäß Artikel 10 Absatz 2a zur Verfügung gestellt wurden, 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 50 % 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 dieses Absatzes genannte Flugplanperiode liegt die in Artikel 10 Absatz 4 und Artikel 14 Absatz 6 Buchstabe a genannte Nutzungsrate bei 50 %.“

- (4) Für Zeitnischen mit einem Datum ab dem 9. April 2020 bis zum 27. März 2021 gilt Absatz 1 nur, wenn das Luftfahrtunternehmen dem Koordinator die betreffenden ungenutzten Zeitnischen zur Neuzuweisung an andere Luftfahrtunternehmen zurückgegeben hat.“
- (5) Stellt die Kommission auf der Grundlage der von Eurocontrol, dem Netzmanager für die Funktionen des Luftverkehrsnetzes im einheitlichen europäischen Luftraum, veröffentlichten Zahlen 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 Auswirkungen der COVID-19-Krise ist, so erlässt die Kommission nach Artikel 12a delegierte Rechtsakte, um den in Absatz 3 dieses Artikels genannten Zeitraum entsprechend zu ändern.

Der Kommission wird nach Artikel 12a die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 3 dieses Artikels genannten Nutzungsraten innerhalb einer Spanne zwischen 30 bis 70 % zu ändern, wenn dies unbedingt erforderlich ist, um den sich entwickelnden Auswirkungen der COVID-19-Krise auf das Luftverkehrsaufkommen zu begegnen. Hierzu berücksichtigt die Kommission Änderungen, die seit dem... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] eingetreten sind, und berücksichtigt dabei Folgendes:

- a) von Eurocontrol veröffentlichte Daten über das Verkehrsaufkommen und Verkehrsprognosen;

- b) die Entwicklung der Luftverkehrstrends während der Flugplanperioden unter Berücksichtigung der seit Beginn der COVID-19-Krise 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 31. Dezember für die darauffolgende Sommerflugplanperiode und spätestens am 31. Juli für die darauffolgende Winterflugplanperiode erlassen.

- (6) Sofern infolge anhaltender Auswirkungen der COVID-19-Krise auf den Luftverkehrssektor in der Union aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich, findet das Verfahren nach Artikel 12b auf delegierte Rechtsakte, die gemäß dem vorliegenden Artikel erlassen werden, Anwendung.
- (7) Während des in Absatz 3 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.“

7. Artikel 12a Absatz 2 erhält folgende Fassung:

- „(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 10a wird der Kommission bis zum... [ein Jahr nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.“

8. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Mitgliedstaaten legen wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen oder gleichwertige Maßnahmen fest und wenden sie gegen Luftfahrtunternehmen an, die diese Verordnung wiederholt und vorsätzlich nicht einhalten.“

b) In Absatz 6 wird folgender Buchstabe angefügt:

„c) Stellt ein Koordinator in dem in Artikel 10a Absatz 3 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 nach Anhörung die betreffende Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode und stellt sie 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,

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*