



Brüssel, den 17. Dezember 2021
(OR. en)

15170/21

AVIATION 302
DELACT 281

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Dezember 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	C(2021) 9105 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 15.12.2021 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates hinsichtlich der Verlängerung der Maßnahmen zur vorübergehenden Entlastung von den Vorschriften für die Nutzung von Zeitnischen aufgrund der COVID-19-Krise

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2021) 9105 final.

Anl.: C(2021) 9105 final



Brüssel, den 15.12.2021
C(2021) 9105 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 15.12.2021

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

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Verglichen mit dem gleichen Zeitraum im Jahr 2020 entwickelt sich der Luftverkehr auf dem Luftverkehrsmarkt im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) in der aktuellen Phase der COVID-19-Krise zunehmend positiv. Den Eurocontrol-Daten zufolge lag das Luftverkehrsaufkommen, gemessen an der Anzahl der Flüge, im Oktober 2021 insgesamt bei 71 % des Niveaus von 2019, während im gleichen Monat im Jahr 2020 das Luftverkehrsaufkommen noch bei nur etwa 43 % des Niveaus von 2019 lag. Das Luftverkehrsaufkommen im EWR war 2021 durchweg höher als in den gleichen Wochen im Jahr 2020 nach Beginn der COVID-19-Krise.

Dieser positive Trend im EWR dürfte sich angesichts der Fortschritte bei den Impfkampagnen und der immer besser werdenden Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich des digitalen COVID-19-Zertifikats fortsetzen.

In einer Reihe von Ländern bleiben die von den Behörden zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen restriktiven Hygienemaßnahmen bestehen und wirken sich weiterhin dämpfend auf die Verbrauchernachfrage aus, weshalb sich der Luftverkehr nicht in allen Regionen der Welt gleichermaßen erholt. Trotz einer weltweit voranschreitenden Impfkampagne bleibt die weitere Entwicklung von COVID-19, auch mit Blick auf das mögliche Auftreten neuer bedenklicher Varianten, ungewiss.

Nach Artikel 8 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 („Zeitnischenverordnung“)¹ müssen Luftfahrtunternehmen mindestens 80 % der ihnen zugewiesenen Abfolgen von Zeitnischen nutzen, wenn sie ihre angestammten Rechte für diese Abfolge von Zeitnischen nicht verlieren wollen (die sogenannte „Use-it-or-lose-it“-Regel). Vom 1. März 2020 bis zum 27. März 2021 setzte die EU die „Use-it-or-lose-it“-Regel bei Nichtnutzung der Zeitnischen aus².

Angesichts der immer noch spürbaren Folgen der COVID-19-Krise für den Luftverkehr verabschiedete die EU am 16. Februar 2021 die Verordnung (EU) 2021/250 zur Änderung der Zeitnischenverordnung, um die Luftfahrtunternehmen während der Sommerflugplanperiode 2021 (vom 28. März 2021 bis zum 30. Oktober 2021) von den Vorschriften für die Nutzung von Zeitnischen zu entlasten („Zeitnischen-Entlastung“). Zur Vermeidung unbeabsichtigter negativer Folgen für die effiziente Nutzung der Flughafenkapazitäten wurden mit der Zeitnischen-Entlastung Anforderungen an die wettbewerbliche und effiziente Nutzung der Zeitnischen eingeführt.

Für die Sommerflugplanperiode 2021 bewirkten die Regeln für die Zeitnischen-Entlastung, dass Luftfahrtunternehmen bis zu 50 % ihrer Abfolgen von Zeitnischen an einem Flughafen nicht nutzen mussten, sofern sie diese noch vor dem 28. Februar 2021 zurückgegeben hatten. Zudem waren die Luftfahrtunternehmen verpflichtet, ihre übrigen Abfolgen von Zeitnischen zu 50 % zu nutzen, um ihre angestammten Rechte zu wahren. Darüber hinaus erlaubt es der neu eingeführte Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe e den Luftfahrtunternehmen, Zeitnischen nicht zu nutzen, ohne dass sie ihre angestammten Rechte verlieren, sofern sie dies damit

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).

² Delegierte Verordnung (EU) 2020/1477 der Kommission vom 14. Oktober 2020 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates im Hinblick auf die vorübergehende Verlängerung außergewöhnlicher Maßnahmen zur Bewältigung der Folgen der COVID-19-Pandemie (ABl. L 338 vom 15.10.2020, S. 4).

rechtfertigen können, dass behördliche Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von COVID-19 ergriffen wurden, die das Reisen erheblich beeinträchtigen, und diese Maßnahmen zum Zeitpunkt der Zuweisung der Abfolge von Zeitnischen noch nicht veröffentlicht waren („Höhere Gewalt“).

Nach Artikel 12a der Zeitnischenverordnung ist die Kommission bis zum 21. Februar 2022 befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anwendungsdauer der Regeln für die Zeitnischen-Entlastung zu verlängern, wenn sie auf der Grundlage der von Eurocontrol veröffentlichten Zahlen feststellt, dass der Rückgang des Luftverkehrs im Vergleich zum Niveau im entsprechenden Zeitraum im Jahr 2019 anhält und wahrscheinlich weiter anhalten wird, und darüber hinaus die bestverfügbaren wissenschaftlichen Daten darauf schließen lassen, dass diese Situation eine Folge der Auswirkungen des Ausbruchs von COVID-19 ist.

Zudem ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Nutzungsraten der Zeitnischen innerhalb einer Spanne zwischen 30 % bis 70 % zu ändern, wenn dies unbedingt erforderlich ist, um den sich abzeichnenden Auswirkungen der COVID-19-Krise auf das Luftverkehrsaufkommen zu begegnen. Hierzu berücksichtigt die Kommission seit dem 20. Februar 2021 eingetretene Änderungen und dabei insbesondere Folgendes:

- a) von Eurocontrol veröffentlichte Daten über das Verkehrsaufkommen sowie Verkehrsprognosen,
- b) die Entwicklung der Luftverkehrstrends während der betreffenden 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 sollten bis spätestens 31. Dezember für die darauffolgende Sommerflugplanperiode und bis spätestens 31. Juli für die darauffolgende Winterflugplanperiode erlassen werden.

Am 23. Juli 2021 nahm die Kommission einen delegierten Rechtsakt an, um die Frist für die Zeitnischen-Entlastung bis zum 26. März 2022 zu verlängern und die Nutzungsrate für Zeitnischen auf 50 % festzusetzen. Der delegierte Rechtsakt trat am 28. Oktober 2021 in Kraft, nachdem das Europäische Parlament und der Rat zwei Monate lang Gelegenheit zur Prüfung hatten und keine Einwände erhoben haben.

Verlängerung des Zeitraums für die Zeitnischen-Entlastung in die Sommerflugplanperiode 2022

Trotz der im Vergleich zum Jahr 2020 insgesamt positiven Gesamtentwicklung im Jahr 2021 hält der Rückgang des Luftverkehrs gegenüber dem Niveau im entsprechenden Zeitraum 2019 an: Die Daten von Eurocontrol zeigen, dass das Luftverkehrsaufkommen immer noch niedriger ist als im Jahr 2019. 2021 lag das Luftverkehrsaufkommen in KW 43 (Beginn am 25. Oktober) um 26 % unter dem Niveau der entsprechenden Woche im Jahr 2019.

Der Rückgang des Luftverkehrs wird wahrscheinlich anhalten: Eurocontrol legt in seiner 7-Jahresprognose vom 15. Oktober 2021 drei vom Zeitplan und der Wirksamkeit der Impfung gegen COVID-19 abhängige Szenarien dar³. Im optimistischen Szenario wird davon ausgegangen, dass sich die Impfung in Europa und weltweit (auch gegen Varianten) als

³ Quelle: Eurocontrol, <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>.

effizient erweist und ein wirksames Programm – Testen, Rückverfolgen, Isolieren – eingerichtet wird. Bei diesem Szenario würde sich der Luftverkehr bis Mitte 2023 wieder auf das Niveau von 2019 erholen. Im Basisszenario (das als am wahrscheinlichsten gilt) wird im Zuge der Impfkampagnen in Europa Herdenimmunität erreicht, die Impfstoffe erweisen sich als effizient gegen Varianten, und ein wirksames Programm – Testen, Rückverfolgen, Isolieren – ist eingerichtet. In diesem Szenario wird das Luftverkehrsaufkommen bis März 2022 85 % des Niveaus von 2019 und im Jahresdurchschnitt 2022 89 % erreichen. Das pessimistische Szenario geht von einer weltweit ungleichen Impfquote und von einer notwendigen Anpassung der Impfstoffe aus sowie von der Annahme, dass Lockdowns und die Pflicht zum Tragen von Masken immer wieder verhängt werden. Bei diesem Szenario würde sich der Luftverkehr erst 2026 soweit erholen, dass er das Niveau von 2019 wieder erreicht (im Jahresdurchschnitt 2022 läge er bei rund 70 %).

Der Rückgang des Luftverkehrs ist auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen. Viele Länder reagierten auf den COVID-19-Ausbruch und den Anstieg der Infektionszahlen mit der Einführung von Flug- und Reisebeschränkungen, mit der Auferlegung von Quarantänepflichten für Einreisende aus dem Ausland und mit verschiedenen, teils noch geltenden Lockdown-Maßnahmen, die zur Schließung von Geschäften, des Hotel- und Gaststättengewerbes und von Diensten im Unterhaltungssektor führten. Diese Maßnahmen sowie die Unsicherheiten in Bezug auf den Beginn und das Ende dieser Maßnahmen (mitunter wurden diese Maßnahmen mit einer Vorlaufzeit von ein oder zwei Tagen eingeführt bzw. aufgehoben) haben auch das Verbrauchervertrauen stark belastet, was sich in einer geringeren Anzahl von Buchungen und einem rückläufigen Luftverkehrsaufkommen niederschlägt.

Trotz der ermutigenden Anzeichen für eine Erholung des Luftverkehrs auf dem EWR-Markt gibt es nach wie vor Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung der COVID-19-Krise und der Möglichkeit von Reisen in bestimmte Regionen der Welt. Folglich können Luftfahrtunternehmen für die kommende Sommerflugplanperiode 2022 (vom 27. März 2022 bis zum 29. Oktober 2022) nicht davon ausgehen, dass sie für alle Strecken der normalen 80%-Nutzungsrate der Zeitnischen in vollem Umfang entsprechen können. Bei einer Nutzungspflicht von 80 % dürften die Luftfahrtunternehmen einen erheblichen Anteil der Zeitnischen verlieren, die sie zur Bedienung des Netzes benötigen, das sie unter der Voraussetzung einer normalen Nachfrage aufgebaut hatten. Dies hat möglicherweise zur Folge, dass einige Luftfahrtunternehmen vom Markt verschwinden, was zu Instabilität und Verunsicherung bei den Fluggästen und anderen Luftfahrtakteuren (Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Bodenabfertigungsdienste) führt. Einige Luftfahrtunternehmen könnten versuchen, Flüge auch bei sehr niedriger Auslastung durchzuführen, um die angestammten Ansprüche auf ihre Zeitnischen nicht zu verlieren, wodurch sie den finanziellen Druck auf die Branche, die von der COVID-19-Krise bereits schwer getroffen ist, noch erhöhen. Flüge mit sehr geringem Auslastungsfaktor stellen zudem eine unnötige Belastung für die Umwelt und das Klima dar.

Daher ist es notwendig, den in Artikel 10a Absatz 3 der Zeitnischenverordnung festgelegten Zeitraum für die Zeitnischen-Entlastung vom 27. März 2022 bis zum 29. Oktober 2022 zu verlängern.

Nutzungsrate der Zeitnischen:

Um entscheiden zu können, welche Nutzungsrate zugrunde zu legen ist, muss die Kommission Folgendes berücksichtigen:

- a) von Eurocontrol veröffentlichte Daten über das Verkehrsaufkommen und Verkehrsprognosen,
- b) die Entwicklung der Luftverkehrstrends während der betreffenden 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.

a) Ausgehend von dem (mit größter Wahrscheinlichkeit eintretenden) Basisszenario der Eurocontrol-Verkehrsprognose wird das durchschnittliche jährliche Luftverkehrsaufkommen im Jahr 2022 bei 89 % des Niveaus von 2019 liegen. Das stets in der Sommersaison höhere Luftverkehrsaufkommen erreichte auch während der COVID-19-Krise einen Jahreshöchststand während der Urlaubsmonate im Sommer. Angesichts dessen und der Tatsache, dass nach dem mit größter Wahrscheinlichkeit eintretenden Szenario das Luftverkehrsaufkommen bis März 2022 bei 85 % des Jahres 2019 liegen wird, ist davon auszugehen, dass der Luftverkehr in der Sommerflugplanperiode 2022 über 85 % und in der Hauptsaison möglicherweise über 89 % liegen wird. Vor dem Hintergrund der nachgewiesenen Wirksamkeit der Impfstoffe (laut ECDC auch gegen die Delta-Variante, siehe Buchstabe b), der anhaltend hohen Produktionszahlen und der laufenden Impfkampagnen scheint es, dass dieses Szenario eher nach oben als nach unten korrigiert werden muss, wobei es zu Ausnahmen auf einigen bestimmten Drittlandsmärkten kommen kann.

Die Europäische Arzneimittel-Agentur gelangte am 4. Oktober 2021 zu dem Schluss, dass eine dritte Dosis des COVID-19-Impfstoffs von BioNTech/Pfizer sechs Monate nach der zweiten Dosis allen Erwachsenen verabreicht werden könne, weshalb viele EU-Länder derzeit eine Verlängerung der Impfkampagne vorbereiten. Angesichts der Erfahrungen mit der Durchführung großmaßstäblicher Impfkampagnen sowie dem digitalen COVID-19-Zertifikat (Reiseerleichterungen bei vollständiger Impfung, bestätigter Genesung von COVID-19 (in den ersten 180 Tagen nach einem positiven PCR-Test) oder negativem PCR-Test), das das Reisen innerhalb der EU erleichtert hat, ist es eher unwahrscheinlich, dass sich die notwendige Auffrischungsimpfung wesentlich auf die Prognose für Flugreisen auswirken wird.

Eurocontrol erstellt Prognosen für alle Staaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (EWR + Albanien, Armenien, Aserbaidshan, Bosnien und Herzegowina, Georgien, Moldau, Monaco, Montenegro, Nordmazedonien, San Marino, Serbien, Schweiz, Türkei, Ukraine, Vereinigtes Königreich). Obwohl damit ein großes Gebiet abgedeckt ist, ergeben sich daraus für die EU noch immer angemessene Näherungswerte für die Festlegung der Nutzungsrate der Zeitnischen. Werden die Daten zum Luftverkehrsaufkommen seit Beginn des Jahres 2021 für jeden der EU27- und ECAC-Staaten mit dem Niveau von 2019 verglichen, beträgt die relative Abweichung zwischen den einzelnen Gebieten höchstens 5 %.

b) Erfahrungsgemäß fallen die Schwankungen im Luftverkehrsaufkommen mehr oder weniger mit den Infektionszahlen, dem Entstehen neuer Wellen oder dem Auftreten neuer Virusvarianten zusammen, da die Länder auf diese Entwicklungen mit

mobilitätseinschränkenden Maßnahmen reagieren – mit möglicherweise unmittelbaren Folgen für Flugreisen.

Bei der Betrachtung der Entwicklung der Luftverkehrstrends gilt es zu berücksichtigen, welche Fortschritte seit Beginn der Impfkampagnen erzielt wurden, bevor die Zeitrhythmenutzungsrate für die Sommerflugplanperiode 2022 festgelegt wird. Das Europäische Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) berichtete in seinem Risikobewertungsbericht vom 4. November 2021, dass 69,1 % der Gesamtbevölkerung in der EU/im EWR bislang vollständig geimpft wurden. Zwar war die Wirksamkeit der Impfkampagnen, insbesondere angesichts der neuen Delta-Variante, anfangs ungewiss, doch laut ECDC schützt die vollständige Impfung nach wie vor vor schwerwiegenden Folgen wie Krankenhausaufenthalt, intensivmedizinische Betreuung und Tod. Derzeit verfügbare Impfstoffe haben entscheidend dazu beigetragen, die Viruszirkulation und insbesondere die Auswirkungen von Infektionen durch die Delta-Variante einzudämmen.

Darüber hinaus hat sich das im Juli 2021 eingeführte COVID-19-Zertifikat als erfolgreiches Instrument zur Erleichterung von Reisen erwiesen.

Trotz weiter steigender Infektionszahlen und Unsicherheiten ist sowohl 2020 als auch 2021 das Luftverkehrsaufkommen in der zweiten Hälfte der Sommerflugplanperiode und damit in der Sommerreisesaison angestiegen. Dies zeigt den Nachholbedarf bei Reisen, der bei Aufhebung der Reisebeschränkungen rasch zu einem Anstieg des Luftverkehrs führt. So verzeichnete die IATA beispielsweise einen starken Anstieg der Buchungen von europäischen Reisenden in die USA, nachdem angekündigt worden war, dass die meisten geimpften europäischen Reisenden ab November wieder in die USA fliegen konnten⁴. Die Erfahrung in der Sommerflugplanperiode 2021 hat auch deutlich gemacht, dass Luftfahrtunternehmen auf Strecken, auf denen die Nachfrage sprunghaft ansteigt, ihre Kapazität flexibel aufstocken.

Die IATA stellt ferner fest, dass sich die internationalen Märkte dank steigender Impfquoten und weniger strenger internationaler Reisebeschränkungen in einigen Regionen im August 2021 auf breiter Front verbessert haben. Sie warnte jedoch auch davor, dass trotz weiterhin gelockerter Reisebeschränkungen einige Risiken bestehen bleiben, insbesondere aufgrund der geringen Impfquote in Afrika und der Verlangsamung der Wirtschaftstätigkeit⁵.

Nicht alle Märkte erholen sich gleich schnell. Unvorhersehbare Entwicklungen im weiteren Pandemieverlauf, wie etwa das mögliche Auftreten neuer Varianten, können dazu führen, dass Ausgangs- und Reisebeschränkungen verlängert oder neu eingeführt werden. Solche Maßnahmen können unter Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe e der Zeitnischenverordnung („Höhere-Gewalt-Klausel“) fallen, auf die seit Beginn der COVID-19-Krise zurückgegriffen wird. Die Höhere-Gewalt-Klausel ermöglicht es Luftfahrtunternehmen für den Fall, dass die von den Behörden zur Eindämmung der Ausbreitung von COVID-19 ergriffenen Maßnahmen die Reisemöglichkeiten erheblich einschränken, von der „Use-it-or-lose-it“-Regel abzuweichen. Somit ist die Höhere-Gewalt-Klausel ein wichtiger Bestandteil der den Luftfahrtunternehmen gewährten Maßnahmen zur Zeitnischen-Entlastung.

Sie hat sich bereits als erfolgreiches Instrument zur Bewältigung unerwarteter Umstände in der Sommerflugplanperiode 2021 erwiesen. Es muss jedoch betont werden, dass das Ziel von Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe e darin besteht, die Zeitnischen-Entlastung in solchen Fällen zu gewähren, in denen dies aufgrund von Umständen, die sich der Kontrolle der Luftfahrtunternehmen entziehen, unbedingt erforderlich ist. Die Zeitnischenkoordinatoren seien daran erinnert, dass die Bestimmung so angewandt werden sollte, dass die Ausnahme

⁴ [chart-of-the-week \(iata.org\)](https://www.iata.org/en/pressroom/pressreleases/Pages/chart-of-the-week.aspx)

⁵ [Air Passenger Market Analysis \(iata.org\)](https://www.iata.org/en/pressroom/pressreleases/Pages/air-passenger-market-analysis.aspx)

von der Nutzungspflicht nach Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe e nicht über das erforderliche Maß hinausgeht.

Bei der Prüfung, ob eine von einer Behörde erlassene Maßnahme in den Anwendungsbereich von Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe e fällt, sollten die Zeitnischenkoordinatoren überprüfen, wie sich diese Maßnahmen auf die Rentabilität, die Reisemöglichkeit oder die Nachfrage auf den betreffenden Strecken auswirken. So können beispielsweise Maßnahmen, die zuvor von den Koordinatoren als schwerwiegende Reisebeschränkung auf einer Strecke eingestuft wurden (z. B. die Notwendigkeit der Quarantäne in einem Hotel), unter sich verändernden Umständen ihre Auswirkungen auf Flugreisen verlieren (z. B. weil immer mehr Personen vollständig geimpft sind und damit nicht mehr in Quarantäne müssen). Die Veröffentlichung von Leitlinien für die Umsetzung von Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe e durch den Verband Europäischer Flughafenkoordinatoren (EUACA) war für die Branche von großem Nutzen.

Sollte die Nachfrage nach Reisen auf Märkten gering bleiben, für die die Höhere-Gewalt-Klausel nicht gilt, und obwohl die Impfkampagnen Fortschritte machen, Reisen sicherer wird und die Länder ihre das Reisen einschränkenden Maßnahmen zurücknehmen, könnte dies ein Hinweis auf langfristige strukturelle Veränderungen auf diesem Markt und des Verbraucherverhaltens sein. In diesem Fall ist es entsprechend dem Ziel der Zeitnischenverordnung wichtig, dass nicht genutzte Kapazitäten in den Pool zur dauerhaften Neuzuweisung zurückgegeben werden, damit Wettbewerber sie zum Vorteil der Verbraucher effektiv nutzen können (und sie nicht nur ad hoc neu zugewiesen werden, ohne dass der tatsächliche Zeitnischennutzer die Möglichkeit hat, hieran angestammte Rechte zu erwerben). Die Entlastung sollte nicht so lange fortgesetzt werden, bis der Markt wieder das Niveau von 2019 erreicht, da dies die Rückgabe strukturell nicht genutzter Kapazitäten an den Markt verhindern würde und so die Luftfahrtunternehmen in ihrem Wettbewerb zum Schaden der Verbraucher und der Konnektivität eingeschränkt wären.

c) Daten von ACI-Europe zu den Fluggastzahlen zeigen, dass die Anzahl der Fluggäste im ersten Halbjahr 2021 bei unter 20 % des Niveaus im entsprechenden Zeitraum des Jahres 2019 lag. Ab Mai 2021 stiegen die Fluggastzahlen allmählich wieder an und erreichten von August bis Mitte Oktober 2021 zwischen 60 % und 65 % des Niveaus von 2019. Dies war eine deutliche Verbesserung gegenüber den Sommermonaten 2020, in denen dieser Wert bei nur rund 40 % lag. Die von den EU-Luftfahrtunternehmen an die Kommission übermittelten Daten (Daten von 16 Luftfahrtunternehmen) zeigten, dass das Verhältnis zwischen planmäßig durchgeführten und annullierten Flügen von durchschnittlich 84 % im März auf 43 % im Juli 2021 zurückging. Bei den Fluggesellschaften aus Drittstaaten (Daten gingen von 12 Luftfahrtunternehmen ein) lag dieser Wert im Durchschnitt zwischen 60 % und 70 %. Große Unterschiede gab es bei den einzelnen Luftfahrtunternehmen. So mussten beispielsweise Luftfahrtunternehmen mit einem größeren Anteil an interkontinentalen Flügen, die von Reisebeschränkungen betroffen waren, mehr Flüge annullieren (manchmal 100 %), während andere Luftfahrtunternehmen mehr Flüge anbieten konnten als ursprünglich geplant. Der Anteil annullierter Flüge wird auch davon beeinflusst, zu welchem Zeitpunkt die Flugpläne fertiggestellt wurden (abhängig von den verfügbaren Informationen und den Erwartungen zu dem Zeitpunkt) und wann die Annullierung entschieden wurde.

Die von Sabre gesammelten Daten zu den Vorausbuchungen (für Abflüge ab den EU27-Flughäfen) machen deutlich, dass die bis Ende September 2021 für Reisen im ersten Quartal 2022 getätigten Vorausbuchungen für Flüge in Drittstaaten um 75,2 %, für Inlandsflüge um 69,9 % und für Flüge innerhalb der EU um 68,6 % unter dem Niveau in dem entsprechenden Zeitraum des Jahres 2019 lagen. Für das zweite Quartal 2022 liegt dieser Rückgang bei 63,6 % für Flüge in Drittstaaten, bei 48,1 % für Inlandsflüge und bei 62,9 % für Flüge innerhalb der EU. Dies lässt darauf schließen, dass im Vergleich zu 2019 Buchungen

im Allgemeinen nach wie vor näher am tatsächliche Zeitpunkt des Flugs vorgenommen werden, auch wenn sich die Situation im Vergleich zu den im Juni erhobenen Daten verbessert und die Lücke zwischen 2019 und 2021 insgesamt weiter verringert hat.

Hinsichtlich der Flottengröße und Flottennutzung ergaben die von den EU-Luftfahrtunternehmen übermittelten Daten, dass im Vergleich zum Jahr 2020 14 Luftfahrtunternehmen ihre Flotte verkleinert haben (zwischen -2,3 % und -9 %) und ein Luftfahrtunternehmen unverändert blieb. Auch wenn dies nicht ausschließt, dass die vorhandene Flotte effizienter genutzt wird oder neue Luftfahrzeuge kurzfristig durch Leasing hinzugefügt werden, lässt sich ein struktureller Abbau von Sitzplatzkapazität feststellen. Zwischen den Luftfahrtunternehmen, die Daten übermittelt haben, waren große Unterschiede bei dem 2021 genutzten Flottenanteil zu verzeichnen: zwischen 24 % und 100 %, je nach Gesamtgröße des Luftfahrtunternehmens und des bedienten Marktes. Allerdings bedeutet die Anzahl aktiver Luftfahrzeuge nicht, dass diese dem tatsächlichen Bedarf an Luftfahrzeugen für den gewerblichen Flugbetrieb unbedingt entspricht, sondern kann auch darauf zurückzuführen sein, dass Luftfahrzeuge für Zwecke der Instandhaltung oder der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder der Zertifizierung von Piloten benötigt werden.

Die zu den Auslastungsfaktoren übermittelten Daten zeigen, dass der Auslastungsgrad für EU-Luftfahrtunternehmen im Durchschnitt von 48 % im März 2021 auf 64 % im Juli 2021 gestiegen ist. Bei Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen schwankte der Auslastungsgrad im Durchschnitt zwischen 35,6 % und 52,1 %. Auch hier zeigten sich mit Werten zwischen 22 % und 91 % große Unterschiede bei den einzelnen Luftfahrtunternehmen.

Zwar vermitteln die Daten zur Flottengröße, Flottennutzung und zur Auslastung ein genaues Bild des derzeitigen Bedarfs und der aktuellen Nachfrage, doch lässt dies keine Rückschlüsse auf die Trends künftiger Entwicklungen zu. So zeigte die jüngste Erfahrung, dass die Flottennutzung sehr schnell auf den Märkten hochgefahren werden kann, auf denen die Nachfrage zurückkehrt.

Angesichts der sich verbessernden Luftverkehrslage und der Tatsache, dass die Höhere-Gewalt-Klausel ein geeignetes Instrument war, um sicherzustellen, dass die Zeiträumen-Entlastung bei Bedarf gewährt wird, sollte die Zeiträumen-nutzungsrate im Vergleich zu den Flugplanperioden Sommer 2021 und Winter 2021/2022 erhöht werden.

Die Nutzungsrate für die Zeiträumen muss so festgelegt werden, dass unbeabsichtigte negative Folgen für die finanzielle Situation der Luftfahrtunternehmen und für die Umwelt durch leere oder überwiegend leere Flüge vermieden werden und gleichzeitig die Luftfahrtunternehmen Anreize erhalten, die Flughafenkapazitäten effizient zu nutzen oder Zeiträumen an andere Nutzer abzugeben. Sollten die strukturellen Veränderungen des Marktes und des Verbraucherverhaltens länger anhalten, dürfte es die Nutzungsrate dem Markt ermöglichen, sich langsam an die veränderte Nachfrage anzupassen und Kapazitäten für potenzielle Wettbewerber freizustellen, die die Zeiträumen in der Sommerflugplanperiode 2023 ad hoc nutzen werden.

Angesichts dieser Zielsetzungen rechtfertigt das Eurocontrol-Szenario, demzufolge mit größter Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen ist, dass in der Sommerflugplanperiode 2022 infolge der Fortschritte bei den Impfkampagnen sowie des sich abzeichnenden Nachholbedarfs der Verbraucher und der zunehmenden Reiseerleichterungen ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von über 85 % mit Spitzen über 89 % erreicht wird, eine Nutzungsrate von 64 %.

Die Nutzungsrate liegt unter dem erwarteten Verkehrsaufkommen und lässt den Luftfahrtunternehmen noch genügend Spielraum für unvorhergesehene Umstände, sollten geplante Flüge kurzfristig annulliert werden müssen.

Auch wenn allgemein davon ausgegangen wird, dass die Luftfahrtunternehmen mit steigender Nachfrage auch wieder ihren Flugbetrieb aufnehmen, birgt ein niedrigerer für die Nutzung geltender Schwellenwert die Gefahr, dass manche Luftfahrtunternehmen an einigen Flughäfen ihren Betrieb nur mit einem Mindestmaß aufrechterhalten, um ihre angestammten Rechte an diesen Zeitnischen zu behalten – mit Nachteilen für Wettbewerber (die keinen Zugang zu dem betreffenden Flughafen haben), Flughafenbetreiber (denen Einnahmen entgehen) und Verbraucher (die bei einem geringeren Streckenangebot und weniger Flügen auf diesen Strecken höhere Preise zahlen). Die mögliche Freigabe von Flughafenkapazitäten aufgrund der neuen Nutzungsrate dürfte zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen des Betriebs und Streckennetzes der Luftfahrtunternehmen führen, zumal bei wieder steigender Nachfrage alle Luftfahrtunternehmen neue Abfolgen von Zeitnischen für künftige Flugplanperioden aus dem Pool beantragen können. Unerwartete Entwicklungen, die sich negativ auf den Markt oder bestimmte Märkte auswirken, können mithilfe der Höheren-Gewalt-Klausel bewältigt werden.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Nach Artikel 12a Absatz 4 der Zeitnischenverordnung konsultiert die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen. Der Entwurf des delegierten Rechtsakts wurde in einer Sitzung der Expertengruppe der Kommission (E01111, Europäische Beobachtungsstelle für Flughafenkapazität & Qualität), der Vertreter der Mitgliedstaaten angehören, am 16. November 2021 vorgestellt.

Die Kommissionsdienststellen forderten die Luftfahrtunternehmen und Flughäfen auf, Daten zu den nach Artikel 10a Absatz 4 geforderten Indikatoren (z. B. Auslastungsfaktoren, Flottengröße und Nutzung) vorzulegen. 22 Beiträge gingen von Luftfahrtunternehmen ein, die insgesamt 33 Unternehmen vertreten, 16 davon aus Drittstaaten. Mehrere Verbände von Luftfahrtunternehmen (Arab Air Carriers' Organization, Airlines for America, Airlines International Representation in Europe, Association of Asia Pacific Airlines, European Regions Airline Association, International Air Transport Association) legten einen gemeinsamen Standpunkt vor. Auch der „Airport Council International – Europe“ gab eine Stellungnahme ab und übermittelte Daten für 28 Flughäfen. Die Kommissionsdienststellen haben die von Eurocontrol veröffentlichten Daten fortlaufend überwacht und waren in Kontakt mit den interessierten Kreisen (Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Zeitnischenkoordinatoren), um die Situation des Luftverkehrs und die Umsetzung der Zeitnischenregeln zu verfolgen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Diese Delegierte Verordnung wird im Wege des Verfahrens nach Artikel 12a der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates erlassen. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie diesen gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

Der delegierte Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie

keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Um der Gefahr schwerwiegender Rechtsunsicherheit insbesondere für Zeitnischenkoordinatoren und Luftfahrtunternehmen vorzubeugen, tritt diese delegierte Verordnung unverzüglich am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Mit Artikel 1 wird der Zeitraum geändert, für den die Vorschriften zur Entlastung von den Zeitnischenregeln gelten, und der neue Schwellenwert für die Zeitnischennutzung auf 64 % festgesetzt —

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 15.12.2021

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates hinsichtlich der Verlängerung der Maßnahmen zur vorübergehenden Entlastung von den Vorschriften für die Nutzung von Zeitnischen aufgrund der COVID-19-Krise

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft⁶, insbesondere auf Artikel 10a Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Luftverkehrsaufkommen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) war 2021 durchweg höher als in den gleichen Wochen im Jahr 2020 nach Ausbruch der COVID-19-Krise, was zeigt, dass sich die Erholung fortsetzt. Eurocontrol geht auf der Grundlage seines mit größter Wahrscheinlichkeit eintretenden Szenarios davon aus, dass das Luftverkehrsaufkommen im Jahresdurchschnitt 2022 89 % erreichen wird.
- (2) In einer Reihe von Ländern bleiben die von den Behörden zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen restriktiven Hygienemaßnahmen bestehen und wirken sich weiterhin dämpfend auf die Verbrauchernachfrage aus, weshalb sich der Luftverkehr nicht in allen Regionen der Welt gleichermaßen erholt. Darüber hinaus ist die Entwicklung von COVID-19 und möglicher neuer bedenklicher Varianten nach wie vor ungewiss.
- (3) Solche Umstände sind von den Luftfahrtunternehmen nicht zu beherrschen, weshalb die hierauf zurückzuführende und von der Nachfrage abhängige freiwillige oder obligatorische Annullierung von Flugdiensten durch die Luftfahrtunternehmen eine notwendige bzw. legitime Reaktion auf diese Umstände ist.
- (4) Nach Artikel 8 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 müssen Luftfahrtunternehmen mindestens 80 % der ihnen zugewiesenen Abfolgen von Zeitnischen nutzen, wenn sie ihre angestammten Rechte für diese Zeitnischenabfolge nicht verlieren wollen (die sogenannte „Use-it-or-lose-it“-Regel). Angesichts der COVID-19-Krise und zum Schutz der finanziellen Solidität von Luftfahrtunternehmen sowie zur Vermeidung von Umweltbelastungen durch leere oder überwiegend leere Flüge, die nur zum Zweck der Aufrechterhaltung der entsprechenden Flughafenzitnischen durchgeführt werden, wurde die „Use-it-or-lose-it“-Regel vom 1. März 2020 bis zum 27. März 2021 ausgesetzt und die Pflicht zur Zeitnischennutzung vom 28. März 2021 bis zum 26. März 2022 auf 50 % reduziert.
- (5) Trotz eines kontinuierlichen Anstiegs im EWR im Jahr 2021 liegt das Luftverkehrsaufkommen nach wie vor unter dem Niveau von 2019. Daten von Eurocontrol zeigen, dass der Luftverkehr im Oktober 2021 insgesamt 27 % unter dem Niveau von 2019 lag.

⁶ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

- (6) Auf der Basis der 7-Jahresprognose von Eurocontrol vom 15. Oktober 2021 ist mit größter Wahrscheinlichkeit von dem Szenario auszugehen, dass im Jahr 2022 das Verkehrsaufkommen im Jahresdurchschnitt 89 % des entsprechenden Niveaus von 2019 erreichen wird. Den monatlichen Eurocontrol-Prognosen für 2021 und den verfügbaren Eurocontrol-Daten zum Jahresdurchschnitt 2022 zufolge dürfte der Luftverkehr in der Sommerflugplanperiode 2022 verglichen mit 2019 auf ein Niveau zwischen 85 % und über 89 % ansteigen. Das Niveau von 2019 würde jedoch erst Ende 2023 erreicht. Daher ist davon auszugehen, dass in der Sommerflugplanperiode 2022 das Luftverkehrsaufkommen im Vergleich zu 2019 weiter rückläufig sein wird.
- (7) Die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und dem Europäischen Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) zusammengestellten Daten belegen, dass der anhaltende Rückgang des Luftverkehrs eine Folge der Auswirkungen der COVID-19-Krise ist. Die verfügbaren Daten zeigen, dass zwischen der Entwicklung der Infektionszahlen und den Reaktionen der Mitgliedstaaten und Drittländer auf diese Entwicklung ein Zusammenhang dahingehend besteht, dass die erlassenen Maßnahmen sich auf den Luftverkehr auswirken und damit zu dessen Rückgang führen. Diese Maßnahmen, die sehr kurzfristig erlassen und wieder aufgehoben werden können, tragen zu einem Klima der Unsicherheit bei und beeinträchtigen das Verbrauchervertrauen und das Buchungsverhalten. Dies verdeutlicht, dass der anhaltende Rückgang des Luftverkehrs das Ergebnis der Auswirkungen der COVID-19-Krise ist.
- (8) Zwar geht aus den Daten des ECDC vom 30. September 2021 hervor, dass 61,1 % der Gesamtbevölkerung im EWR vollständig geimpft waren, doch die Daten auf der WHO-Website zeigen, dass die Impfquote in vielen Ländern nach wie vor niedrig ist. Darüber hinaus bestehen immer noch Unsicherheiten, ob in verschiedenen Regionen möglicherweise neue bedenkliche Varianten entstehen. Damit wird die Erholung des Luftverkehrsaufkommens global betrachtet nicht überall gleich ausfallen.
- (9) Mitgliedstaaten und Drittländer könnten auf neue Varianten weiterhin mit der Verhängung von Maßnahmen reagieren, die sich erheblich auf den Luftverkehr auswirken. Daher ist in der kommenden Sommerflugplanperiode infolge der COVID-19-Krise nach wie vor mit einer erheblichen Anzahl von Annullierungen zu rechnen, insbesondere auf Strecken in Länder mit sehr strengen Hygienemaßnahmen oder in Länder, in denen die Impfquoten immer noch niedrig sind. Folglich kann von den Luftfahrtunternehmen nicht erwartet werden, dass sie die normale Nutzungsrate der Zeiträume von 80 % auf allen Strecken einhalten.
- (10) Daher ist es notwendig, den in Artikel 10a Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 festgelegten Zeitraum bis einschließlich der Sommerflugplanperiode 2022 (vom 27. März 2022 bis zum 29. Oktober 2022) zu verlängern.
- (11) Bei den Daten zu Flugannullierungen, Auslastungsfaktoren, Flottengrößen und Flottennutzung gab es zwischen einzelnen Luftfahrtunternehmen je nach Geschäftsmodell und bedientem Markt große Abweichungen. Auf der Grundlage von Daten, die für 16 EU-Luftfahrtunternehmen und 16 Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen übermittelt wurden, konnte im Durchschnitt von März 2021 bis Juli 2021 ein Aufwärtstrend festgestellt werden. Luftfahrtunternehmen, die Langstreckenstreckenflüge anbieten und deren Passagierverkehr von Hygienemaßnahmen erheblich eingeschränkt wird, wiesen bei den beobachteten Indikatoren eine weniger positive Entwicklung auf, was die Verlängerung der in

Artikel 10a Absatz 3 festgelegten Frist für die Zeitnischen-Entlastung weiter rechtfertigt.

- (12) Die insgesamt ermutigenden Anzeichen für eine Erholung der Flugreisen auf dem EWR-Markt, die Wiederöffnung wichtiger internationaler Märkte (z. B. die Vereinigten Staaten von Amerika im November 2021) und die zunehmende Erleichterung von Reisen in Länder, die das COVID-19-Zertifikat anerkennen, rechtfertigen eine Erhöhung der Zeitnischennutzungsrate auf 64 %.
- (13) Aus den Daten über Vorausbuchungen geht hervor, dass die Fluggäste 2021 weiterhin ihre Flüge näher am Flugdatum gebucht haben als dies 2019 der Fall war. Der Trend verbessert sich jedoch allmählich.
- (14) Die Zeitnischennutzungsrate sollte so festgesetzt werden, dass sie unter den gegebenen Umständen zum Ziel der Entlastung der Luftfahrtunternehmen, aber auch dazu beiträgt, eine effiziente Nutzung der Flughafenkapazität zu gewährleisten. Die Zeitnischennutzungsrate sollte auch längerfristige strukturelle Veränderungen auf dem Markt und beim Verbraucherverhalten berücksichtigen, damit sich der Markt schrittweise an die veränderte Nachfrage anpassen kann und Kapazitäten für die Sommerflugplanperiode 2023 frei werden. Die potenzielle Freigabe von Flughafenkapazitäten aufgrund dieser neuen Nutzungsrate dürfte zudem zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen des Betriebs und Streckennetzes der Luftfahrtunternehmen führen, was bei einer höheren Nutzungsrate der Fall wäre.
- (15) Das mit größter Wahrscheinlichkeit eintretende Szenario der Eurocontrol-Verkehrsprognose geht für die Sommerflugplanperiode 2022 von einem Niveau des Luftverkehrsaufkommens von über 85 %, möglicherweise sogar über 89 % aus. Die Nutzungsrate von 64 % bietet den Luftfahrtunternehmen daher immer noch einen angemessenen Spielraum für den Fall, dass geplante Flüge kurzfristig annulliert werden müssen.
- (16) Das geringere Luftverkehrsaufkommen in andere Weltregionen muss nicht in die Nutzungsrate eingerechnet werden, da auf den betreffenden Strecken nach Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 eine angemessene Entlastung von der „Use-it-or-lose-it“-Regel gewährt werden kann.
- (17) Auch wenn allgemein davon ausgegangen wird, dass die Luftfahrtunternehmen mit steigender Nachfrage auch wieder ihren Flugbetrieb aufnehmen, birgt ein niedrigerer für die Nutzung geltender Schwellenwert die Gefahr, dass manche Luftfahrtunternehmen an einigen Flughäfen ihren Betrieb nur mit einem Mindestmaß aufrechterhalten, um ihre angestammten Rechte an diesen Zeitnischen zu behalten – mit Nachteilen für Wettbewerber, Flughafenbetreiber und Verbraucher. Eine Nutzungsrate von 64 % wird diese Risiken mindern.
- (18) Aus Gründen der Rechtssicherheit, insbesondere für die Zeitnischenkoordinatoren und die Luftfahrtunternehmen, sollte die Verordnung aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 10a Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 erhält folgende Fassung:

„(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 29. Oktober 2022 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 vom 28. März 2021 bis zum 30. Oktober 2021, zu 50 % während der Flugplanperiode 31. Oktober 2021 bis zum 26. März 2022 und zu 64 % während der Flugplanperiode vom 27. März 2022 bis zum 29. Oktober 2022 genutzt hat, hat das Luftfahrtunternehmen Anspruch auf dieselbe Abfolge von Zeitnischen in der entsprechenden darauffolgenden Flugplanperiode.

Für den in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Zeitraum liegt die in Artikel 10 Absatz 4 und Artikel 14 Absatz 6 Buchstabe a genannte Nutzungsrate bei 50 % für die Flugplanperiode vom 28. März 2021 bis zum 30. Oktober 2021, bei 50 % für die Flugplanperiode vom 31. Oktober 2021 bis zum 26. März 2022 und bei 64 % für die Flugplanperiode vom 27. März 2022 bis zum 29. Oktober 2022.“

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.

Brüssel, den 15.12.2021

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN