

01.12.11

EU - U - Vk

**Unterrichtung**  
**durch die Europäische Kommission**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union

(Neufassung)

KOM(2011) 827 endg.

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 114/91 = AE-Nr. 910454,  
Drucksache 562/01 = AE-Nr. 012156 und  
AE-Nrn. 020400, 070918, 080370, 090235



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 1.12.2011  
KOM(2011) 827 endgültig

2011/0391 (COD)

**Flughafenpaket**

Vorschlag für

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der  
Europäischen Union**

**(Neufassung)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEK(2011) 1443 endgültig}

{SEK(2011) 1444 endgültig}

## BEGRÜNDUNG

### 1. HINTERGRUND DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

#### 1.1. *Hintergrund*

1. Auf den Flughäfen, auf denen die Nachfrage der Luftfahrtunternehmen nach Zeitnischen für Starts und Landungen die Flughafenkapazität übersteigt, werden Verfahren für die Zeitnischenvergabe verwendet, die bestimmten Regeln unterliegen. Für ein Luftfahrtunternehmen bedeutet die Zuweisung einer Zeitnische an einem Flughafen, dass es zu dem betreffenden Zeitpunkt die gesamte für die Flugdurchführung erforderliche Infrastruktur nutzen kann (Start- und Landebahn, Rollwege, Abstellpositionen und – bei Passagierflügen – Abfertigungsgebäude). Je nach Flughafen kann die Zuweisung von Zeitnischen zu bestimmten Tageszeiten oder besonders verkehrsreichen Zeiträumen nötig sein. Bezweckt wird damit, den Zugang zu überlasteten Flughäfen nach gerechten, diskriminierungsfreien und transparenten Regeln für die Vergabe von Start- und Landezeitnischen zu organisieren, damit eine optimale Nutzung der Flughafenkapazitäten und faire Wettbewerbsbedingungen gewährleistet werden.
2. 1993 erließ die Europäische Gemeinschaft die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (nachstehend „die Zeitnischenverordnung“), die 2004 in einigen wichtigen Punkten geändert wurde. Wenngleich die Zivilluftfahrt von Natur aus zwar eine weltweit betriebene Aktivität darstellt, unterliegt sie doch auch lokalen Vorschriften. Aus diesem Grund ist es wichtig hervorzuheben, dass die Zuweisung von Zeitnischen je nach Weltregion unterschiedlich gehandhabt wird. In Europa greift die Zeitnischenverordnung auf die von der International Air Transport Association (IATA) formulierten Orientierungen mit weltweiter Geltung zurück.
3. Hauptmerkmale der geltenden Regelung für die Zuweisung von Zeitnischen sind: Der Mitgliedstaat ist gehalten, einen Flughafen als koordiniert einzustufen, wenn eine gründliche Kapazitätsanalyse ergibt, dass die Kapazität des betreffenden Flughafens eindeutig unzureichend ist<sup>1</sup>. Des Weiteren hat der Mitgliedstaat einen Koordinator für den Flughafen zu benennen. Dessen Aufgabe ist es, die Zeitnischen in unabhängiger, unparteiischer, diskriminierungsfreier und transparenter Weise zuzuweisen.
4. Die Zeitnischen werden für die Sommer- oder Winterflugplanperiode zugewiesen. Nutzt ein Luftfahrtunternehmen eine Abfolge von Zeitnischen<sup>2</sup> zu mindestens 80 % der Flugplanperiode, hat es ein Anrecht auf Zuweisung derselben Abfolge von

---

<sup>1</sup> Flughäfen, die nur zu bestimmten Zeiten voll ausgelastet sind, gelten als flugplanvermittelte Flughäfen. Bei diesen beruht das Verfahren auf einer freiwilligen Zusammenarbeit der Luftfahrtunternehmen. Es ist ein Flugplanvermittler zu benennen, der die Aktivitäten der Luftfahrtunternehmen unterstützt.

<sup>2</sup> Laut Artikel 2 Buchstabe k sind eine Abfolge von Zeitnischen „mindestens fünf Zeitnischen, die für eine Flugplanperiode normalerweise für die gleiche Zeit am gleichen Wochentag beantragt und dementsprechend oder, wenn das nicht möglich ist, ungefähr für die gleiche Zeit zugewiesen worden sind.“

Zeitnischen in der entsprechenden Folgeperiode („angestammte Zeitnischen oder Rechte“ oder „80-20-Regel“). Wird diese Schwelle unterschritten, gehen die Zeitnischen zur Neuzuweisung in den Zeitnischenpool ein. 50 % dieser Zeitnischen werden zuerst Neubewerbern<sup>3</sup> zugewiesen.

5. Zurzeit sind 89 Flughäfen in den Staaten, in denen die Zeitnischenverordnung gilt (Europäische Union, Europäischer Wirtschaftsraum und Schweiz), vollständig koordiniert. Davon sind 62 ganzjährig koordiniert und 27 saisonal koordiniert. Auf manchen dieser Flughäfen, etwa London-Heathrow und Paris-Orly, übersteigt die Nachfrage die Kapazität ganzjährig jederzeit bei weitem. Auf anderen Flughäfen ist die Kapazität während bestimmter Spitzenverkehrszeiten begrenzt. Achtzehn Mitgliedstaaten haben mindestens einen koordinierten Flughafen und müssen somit einen Koordinator benennen.

## **1.2. Gründe und Ziele des Vorschlags**

6. Die Zeitnischenverordnung hat die Zuweisung von Zeitnischen auf ausgelasteten europäischen Flughäfen erheblich verbessert, was die Unparteilichkeit und Transparenz des Verfahrens angeht. Sie hat auch maßgeblich zur Schaffung des Luftverkehrsbinnenmarkts beigetragen. Die Zeitnischenverordnung wurde zu einem Zeitpunkt eingeführt, als der europäische Luftverkehrsmarkt noch von einer kleinen Zahl traditioneller nationaler Luftfahrtunternehmen dominiert wurde. Heutzutage ist der Wettbewerb wesentlich ausgeprägter. Seit 1992 hat sich die Zahl der Verbindungen innerhalb der EU mehr als verdoppelt und ist die Zahl der Langstreckenflüge ab europäischen Flughäfen um 150 % gestiegen. 1992 wurden lediglich 93 Verbindungen in Europa von mehr als zwei Luftfahrtunternehmen bedient. Diese Zahl belief sich im Jahr 2010 auf 479. Es ist fraglich, ob solche Fortschritte ohne ein System hätten erzielt werden können, das eine Zuweisung von Zeitnischen auf ausgelasteten Flughäfen gewährleistet, die frei von einer nicht gerechtfertigten Einflussnahme durch öffentliche Stellen, nationale Luftfahrtunternehmen oder Flughäfen erfolgt.
7. Wie Eurocontrol und ACI Europe<sup>4</sup> hervorgehoben haben, besteht eine der größten Herausforderungen in Europa in der Überlastung der Flughäfen. Gemäß den von Eurocontrol im Dezember 2010 veröffentlichten Langzeitprognosen<sup>5</sup> werden selbst bei Berücksichtigung der derzeit vorgesehenen Maßnahmen für den Infrastrukturausbau mindestens 10 % der Luftverkehrsnachfrage im Jahr 2030 aufgrund mangelnder Flughafenkapazitäten voraussichtlich nicht gedeckt werden. Darüber hinaus geht aus der diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung hervor, dass es auf den verkehrsreichsten Flughäfen der Union sehr wahrscheinlich nicht zu einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation kommen wird, auch wenn man die geplanten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung berücksichtigt<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> Laut Artikel 2 Buchstabe b der Zeitnischenverordnung ist ein Neubewerber ein Luftfahrtunternehmen, das auf einem Flughafen zeitlich begrenzt präsent ist.

<sup>4</sup> Airport Council International Europe ([www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org)).

<sup>5</sup> <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>. Die Zahlen im Eurocontrol-Bericht beziehen sich ausschließlich auf Flugbewegungen nach Instrumentenflugregeln (IFR).

<sup>6</sup> Siehe Tabelle 1 (Prognose der Flughafenlastung) der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag, S. 17.

8. Angesichts der Kapazitätsengpässe auf wichtigen Flughäfen und der Auswirkungen auf die Mobilität der europäischen Bürger wäre der Bau neuer Start- und Landebahnen und Flughafeninfrastruktur die auf der Hand liegende Antwort. Jedoch bereiten die von der Infrastruktur ausgehenden Auswirkungen auf die Umwelt und die Raumordnung zunehmend Sorgen. Zudem unterstreicht die aktuelle Wirtschaftskrise die Notwendigkeit einer langfristigen Nachhaltigkeit der öffentlichen Haushalte. Es müssten kosteneffizientere Lösungen für das Problem der Überlastung gefunden werden als der Ausbau der materiellen Infrastruktur.
9. Fest steht, dass durch die Zuweisung von Zeitnischen keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden. Auch kann die Zuweisung von Zeitnischen nicht die vielen Schwierigkeiten beseitigen, die sich aus dem Kapazitätsmangel ergeben, z. B. eine angemessene Luftverkehrsanbindung der europäischen Regionen ab Flughäfen mit begrenzter Kapazität oder verbesserte Verbindungen in alle Regionen der Welt an überlasteten Drehkreuzen. Auch bei einer weiteren Verfeinerung der Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen werden diese wichtigen Belange nicht zur Zufriedenheit gelöst werden können. Die Zuweisung von Zeitnischen kann jedoch ein effizientes Instrument für die Verwaltung knapper Kapazitäten sein.
10. Daher ist eine Überarbeitung der Zeitnischenverordnung erforderlich, um zu prüfen, welche Möglichkeiten für einen besseren Ausgleich von Kapazität und Luftverkehrsnachfrage in allen Bereichen (Langstreckenflüge, Regionalverbindungen, Frachtverkehr usw.) bestehen. Im Verkehrsweißbuch vom März 2011 wurde die Bedeutung anerkannt, die der Zeitnischenzuweisung bei der Schaffung eines integrierten und effizienten Markts im Hinblick auf einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum zukommt. Das Weißbuch ist Teil der Leitinitiative für ein ressourcenschonendes Europa, die im Rahmen der Strategie Europa 2020 eingeleitet wurde. Aus diesem Grund hat die Kommission sich gründlich mit der Möglichkeit auseinandergesetzt, marktbasierende Mechanismen einzuführen, mit denen die Nutzung von Flughafenzeitnischen verwaltet wird. Mit der Setzung von Anreizen und Vorteilen, die das Verhalten der Marktbeteiligten (Luftfahrtunternehmen) positiv beeinflussen, kann die knappe zur Verfügung stehende Kapazität durch diejenigen genutzt werden, die zu ihrer wirtschaftlichen Verwertung am besten in der Lage sind. Auf diese Weise würde ohne eine physische Kapazitätserweiterung eine rationellere Nutzung der begrenzt verfügbaren Kapazität erreicht.
11. Einen solchen Markt für Flughafenzeitnischen (in Form eines Sekundärhandels) gibt es seit einiger Zeit auf Flughäfen des Vereinigten Königreichs, wie die Kommission in einer Mitteilung aus dem Jahr 2008 festgestellt hat<sup>7</sup>. So wurden Zeitnischen auf dem Flughafen London Heathrow zu hohen Preisen veräußert: Im März 2008 wurde eingehend darüber berichtet, dass Continental Airlines 209 Mio. USD (zum damaligen Wechselkurs umgerechnet 143 Mio. EUR) für vier solcher Zeitnischenpaare bezahlt hat.
12. In den vergangenen Jahren wurde der Notwendigkeit, das Leistungsniveau des Luftverkehrssystems auf europäischer Ebene zu stärken, größere Beachtung geschenkt. Änderungen beim Flugverkehrsmanagement in Europa, die seit 2009 im Rahmen der Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum eingeführt

---

<sup>7</sup> KOM(2008) 227.

worden sind, tragen der Tatsache Rechnung, dass das System in bestimmter Hinsicht am besten auf europäischer oder regionaler Ebene verwaltet wird. Dies ist bei der Einrichtung der funktionalen Luftraumblöcke und bei der Stärkung zentraler Funktionen, wie beim Netzmanagement, festzustellen. Angesichts der Beschaffenheit dieses Netzes, das sowohl Punkt-zu-Punkt- als auch Drehkreuzverbindungen umfasst, haben Probleme in einem Teilbereich des Netzes (z. B. Schließung eines wichtigen Knotenpunkts) unvermeidlich auch Auswirkungen auf andere Teile des Netzes. Dies gilt umso mehr, wenn kritische Teile des Netzes an oder nahe der Kapazitätsgrenze arbeiten, was den Handlungsspielraum z. B. bei der Abwicklung umgeleiteter Flüge einengt. Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des europäischen Systems setzt daher auch eine Verbesserung der Fähigkeit zur Krisenbewältigung voraus.

### **1.3. Ziele dieses Vorschlags**

13. Das allgemeine Ziel besteht in einer optimalen Zuweisung und Nutzung von Flughafenzeitnischen auf verkehrsreichen Flughäfen. Die spezifischen Ziele sind folgende:
- (1) Stärkung der Verfahren für die Zuweisung und Nutzung von Zeitnischen und Gewährleistung ihrer wirksamen Anwendung und
  - (2) Förderung eines fairen Wettbewerbs sowie der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen.

### **1.4. Bestehende Regelungen im Bereich des Vorschlags**

14. Der Vorschlag betrifft eine Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Die Zuweisung von Zeitnischen wird von keiner anderen Rechtsvorschrift direkt geregelt.

### **1.5. Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

15. Diese Initiative ist eine der Maßnahmen zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums, die im Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 144) dargelegt sind. Sie ist ebenfalls Teil des Maßnahmenbündels im „Flughafenpaket“, das im Arbeitsprogramm 2011 der Kommission (KOM(2010) 623) im Hinblick auf die Realisierung des Wachstumspotenzials des Binnenmarkts als strategische Initiative angekündigt wurde.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN MIT DEN BETEILIGTEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG**

### **2.1. Anhörung interessierter Kreise**

16. Nach einer ersten Konsultation der interessierten Kreise 2007 und nach Annahme der Mitteilungen von 2007 (KOM(2007) 704) und 2008 (KOM(2008) 227) eröffnete die Kommission im September 2010 eine umfassende öffentliche Online-Konsultation,

um die Durchführung der derzeitigen Verordnung zu bewerten und Stellungnahmen der betroffenen Akteure zu einer detaillierten Liste von Maßnahmen einzuholen, die bei einer Überarbeitung der Verordnung getroffen werden könnten. Eine zweite Anhörung der Beteiligten wurde am 29. November 2010 durchgeführt, an der 16 Mitgliedstaaten und Vertreter der verschiedenen beteiligten Akteure teilnahmen.

17. Eine Zusammenfassung der eingegangenen Antworten wurde auf der Internetseite der Kommission veröffentlicht<sup>8</sup>. Die Luftfahrtunternehmen sind mit der Funktionsweise der derzeitigen Zeitnischenverordnung generell zufrieden, so dass die meisten Antwortenden in dieser Gruppe keine Änderungen unterstützen. Aufgrund der Tatsache, dass die Bestimmungen für die Zuweisung von Zeitnischen den Zugang zu den am stärksten nachgefragten Flughäfen der Welt regeln, ist dieses Thema insbesondere für die Luftfahrtunternehmen ein sehr sensibler Punkt. Verschiedene Luftfahrtunternehmen heben hervor, dass das bedeutendste Problem die Knappheit der Flughafenkapazitäten ist, was sich durch eine Änderung der Zeitnischenverordnung nicht beheben lässt.
18. Flughäfen und Flughafenverbände halten Änderungen eher für notwendig und neigen eher dazu, einen Nutzen der bei der Konsultation angesprochenen Optionen zu sehen. Dies gilt, wenngleich in geringerem Umfang, auch für die Flughafenkoordinatoren. Bei den Mitgliedstaaten und „sonstigen“ Antwortenden gehen die Auffassungen weiter auseinander, wobei diese Akteure jedoch einer Änderung der Zeitnischenverordnung allgemein zustimmen.

## **2.2. Erhebung und Nutzung von Sachverstand**

19. Die kontinuierliche Beobachtung der Funktionsweise der Verordnung durch die Kommission wurde durch verschiedene externe Studien begleitet, deren Ergebnisse auf der Internetseite der Kommission eingesehen werden können<sup>9</sup>. 2010 beschloss die Kommission, eine gründliche Bewertung der Situation für den Zeitraum 2006–2010 vorzunehmen<sup>10</sup>. Diese Untersuchung ergab, dass derzeit eine Reihe von Problemen einer effizienten Nutzung der Flughafenkapazitäten in Europa entgegensteht.

## **2.3. Folgenabschätzung**

20. Die Folgenabschätzung gibt einen Überblick über die verschiedenen Optionen, die in Betracht gezogen wurden. Im Folgenden wird der Inhalt der drei Maßnahmenpakete zusammenfassend dargestellt.
21. Das erste Paket umfasst Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz der Zuweisung und Nutzung der Zeitnischen, ohne den administrativen Charakter des aktuellen

---

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm). Diese Zusammenfassung ist in Abschnitt 8 der von Steer Davies Gleave 2011 durchgeführten Studie über mögliche Änderungen der Zeitnischenverordnung, enthalten.

<sup>9</sup> Unter anderem: National Economic Research Associates (NERA), Studie zur Bewertung der Auswirkungen verschiedener Zeitnischen-Zuweisungsverfahren, 2004, sowie Mott MacDonald, Studie über die Auswirkungen der Einführung des Sekundärhandels auf Flughäfen der Gemeinschaft, 2006. Alle hier genannten Studien können unter [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm) eingesehen werden.

<sup>10</sup> Siehe die in Fußnote 8 genannte Studie von Steer Davies Gleave.

Systems zu ändern. Die geltende Regelung würde somit in einer Reihe von Punkten verbessert, jedoch kein marktbasierter Mechanismus eingeführt. Angesichts der begrenzten Wirkung dieses Pakets nehmen sich die erwarteten Vorteile eher bescheiden aus: ein durchschnittlicher jährlicher Anstieg der Zahl der beförderten Fluggäste von 0,4 %.

22. Das zweite Paket umfasst die Elemente des ersten Pakets und zusätzlich einige weitere Elemente einschließlich marktbasierter Mechanismen (in Form einer expliziten Zulässigkeit des Sekundärhandels innerhalb der EU). Es umfasst auch einige wettbewerbsförderliche Vorschläge, wie die Überarbeitung der Neubewerber-Regel und eine etwas strengere Fassung der Kriterien für die Gewährung von Prioritäten bei der Zuweisung von Zeitnischen für die Folgesaison (Besitzstandsrechte). Für den Zeitraum 2012–2025 wird bei diesem Paket mit einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg der Fluggastzahl um 1,6 % (entspricht 23,8 Mio.), einem wirtschaftlichen Nettonutzen von 5,3 Mrd. EUR sowie einer maßgeblichen Zunahme der Beschäftigung (bis zu 62 000 Vollzeitstellen) gerechnet.
23. Negative Auswirkungen auf die Umwelt könnten sich bei diesem Paket durch einen Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund der höheren Zahl der Flüge ergeben. Da die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs ab 2012 jedoch im allgemeinen Emissionshandelssystem Berücksichtigung finden, dürfte dieses Maßnahmenpaket keine Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen bewirken. Da die vorhandenen Kapazitäten intensiver genutzt werden, würden durch eine Kapazitätserhöhung verursachte Umweltauswirkungen außerdem vermieden.
24. Das dritte Paket umfasst alle Elemente des zweiten Pakets, entwickelt aber den marktbasierten Mechanismus weiter, indem ein Entzug angestammter Zeitnischen und deren Versteigerung vorgesehen werden. Dieses Maßnahmenpaket würde einen Anstieg der Fluggastzahlen um 1,9 bis 2 % ermöglichen, was 27,3 bis 28,7 Mio. Fluggäste im Jahr zusätzlich entspricht. Es handelt sich dabei aber um eine bisher nicht dagewesene Maßnahme, so dass die potenziellen positiven Auswirkungen gegen das für die Luftfahrtunternehmen gegebene Risiko eines starken Anstiegs ihrer Betriebskosten abzuwägen sind, da ihre Flugpläne und Geschäftsmodelle, denen ein umfangreiches Portfolio an Zeitnischen auf ausgelasteten Flughäfen zugrunde liegt, in Frage gestellt würden. Folglich würde dieses Maßnahmenpaket zu einem geringeren wirtschaftlichen Nutzen von zwischen 2,8 und 5 Mrd. EUR führen.
25. Angesichts der Bewertung der unterschiedlichen Maßnahmenpakete anhand der Kriterien Effizienz, Wirksamkeit und Kohärenz wird empfohlen, das zweite dieser Maßnahmenpakete umzusetzen, da sein Nutzen wesentlich größer ist als die verursachten Kosten.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

#### **3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

##### **3.1.1. Einführung der Möglichkeit eines Sekundärmarkts für Zeitnischen und Stärkung des Wettbewerbs**

26. Zur Förderung einer größeren Zeitnischenmobilität erlaubt der Vorschlag den Luftfahrtunternehmen ausdrücklich den entgeltlichen Erwerb und die Veräußerung von Zeitnischen. Eine verbesserte Zeitnischenmobilität wird den Luftfahrtunternehmen helfen, ihre Zeitnischenportfolios ihren Flugplanbedürfnissen anzupassen. Die Zeitnischenverordnung erlaubt den Luftfahrtunternehmen bereits einen Tausch mit anderen Luftfahrtunternehmen. In vielen Fällen werden bei diesen Tauschvorgängen Zeitnischen zu nachgefragten Tageszeiten gegen „Junk Slots“, d. h. Zeitnischen am späten Abend oder am Nachmittag, getauscht, die nicht besonders nützlich sind. Nach erfolgtem Tausch wird der „Junk Slot“, der nur für den Tauschvorgang von Wert war, in den Zeitnischenpool zurückgegeben. Nach der geltenden Verordnung ist eine *Übertragung* von Zeitnischen nur in einer sehr begrenzten Zahl von Fällen zulässig.

27. Die bestehende Neubewerberregel, die Luftfahrtunternehmen mit wenigen Zeitnischen auf einem koordinierten Flughafen Vorrang einräumt, hat nicht das gewünschte Ergebnis gezeitigt. Im Allgemeinen muss ein neuer starker Wettbewerber auf einem gegebenen Flughafen dort ein nachhaltiges Zeitnischenportfolio aufbauen, um tatsächlich mit dem dominanten Luftfahrtunternehmen (normalerweise dem jeweiligen „nationalen“ Unternehmen) in Wettbewerb treten zu können. Nach den derzeitigen Regeln fallen Luftfahrtunternehmen sehr schnell aus der Definition des Neubewerbers auf einem Flughafen heraus, auch wenn sie nur über wenige Zeitnischen verfügen. Daher wird vorgeschlagen, „Neubewerber“ umfassender zu definieren, damit der Aufwuchs ernst zu nehmender Wettbewerber erleichtert und die Fragmentierung der Flugpläne verringert wird, die sich ergibt, wenn Zeitnischen einer größeren Zahl von Luftfahrtunternehmen zugewiesen werden, die diese nicht in ein echtes Alternativangebot zu dem der dominanten Luftfahrtunternehmen umsetzen können.

##### **3.1.2. Erhöhung der Transparenz des Zeitnischen-Zuweisungsverfahrens und der Unabhängigkeit der Flughafenkoordinatoren**

28. Der Vorschlag enthält eine Reihe von Bestimmungen, die eine ausreichende Transparenz des Zuweisungsverfahrens gewährleisten sollen. Dies ist nicht nur für die Luftfahrtunternehmen, die die Zeitnischen nutzen, von Bedeutung, sondern auch für die öffentlichen Behörden, die für Regulierungsfunktionen zuständig sind. Noch wichtiger ist dies in einem System, das einen Sekundärmarkt für Zeitnischen zulässt.

29. Der Entwurf sieht vor, dass strengere Kriterien für die Unabhängigkeit der Flughafenkoordinatoren von allen interessierten Kreisen festgelegt werden. Er fördert auch die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Koordinatoren durch gemeinsame Vorhaben, die in einer ersten Stufe beispielsweise die Entwicklung einer gemeinsamen Software für die Zeitnischenzuweisung oder die Zusammenfassung von Koordinierungstätigkeiten für Flughäfen in verschiedenen Mitgliedstaaten betreffen. Je nach den erzielten Fortschritten könnte die Kommission

zu einem späteren Zeitpunkt die Einrichtung eines europäischen Koordinators vorschlagen, der für die Zuweisung der Zeitnischen auf allen Flughäfen der Union zuständig wäre.

### **3.1.3. *Einbettung der Zeitnischenzuweisung in die Reform des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems (Einheitlicher europäischer Luftraum)***

30. Der Entwurf verfolgt das Ziel, einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Flugverkehrsmanagements auf europäischer Ebene zu leisten, indem der europäische Netzmanager in das Verfahren zur Zuweisung der Zeitnischen eingebunden wird. So kann die Kommission eine Kapazitätsanalyse für einen Flughafen vorschreiben, wenn der Netzmanager dies für erforderlich hält, um die Kohärenz mit dem Flughafenbetriebsplan zu wahren (wie bereits in der Verordnung zur Schaffung der Funktion des Netzmanagers vorgesehen). Solche Kapazitätsanalysen würden gemäß auf europäischer Ebene vereinbarter Standards durchgeführt. Im Übrigen wird die Kommission Empfehlungen bezüglich der Kapazitätsbewertung an den Mitgliedstaat richten können, wenn der Netzmanager der Auffassung ist, dass den Funktionserfordernissen des europäischen Netzes nicht umfassend Rechnung getragen wird. Mit diesen Empfehlungen würde bezweckt, dem Mitgliedstaat die Berücksichtigung einer Weiterentwicklung des europäischen Netzes zu ermöglichen und die Auswirkungen der Bewertung der Flughafenkapazitäten auf das gesamte Netz vor Auge zu führen, beispielsweise hinsichtlich Verspätungen.
31. Der Entwurf sieht auch die Einführung einer neuen Flughafenkategorie vor: den „Netzflughafen“. Solche Flughäfen sind nicht koordiniert, werden aber als wichtig angesehen, da sie Alternativen bei Beeinträchtigungen des Netzes bieten können. Aus diesem Grund ist in dem Entwurf vorgesehen, dass die Koordinatoren Informationen über den Betrieb an diesen Flughäfen sammeln.

### **3.1.4. *Änderung der „80-20“-Regel und der Definition einer „Abfolge von Zeitnischen“ sowie Rückgriff auf die Entgeltregelung des Flughafens, um die verspätete Rückgabe von Zeitnischen an den Pool mit Sanktionen zu belegen***

32. Um zu gewährleisten, dass die vorhandene Kapazität optimal genutzt wird, ändert der Entwurf einige Kriterien, die bezüglich der Nutzung von Zeitnischen im Zusammenhang mit der Wahrung der Besitzstandsrechte gelten. Um bei der Zuweisung einer bestimmten Zeitnische in der entsprechenden folgenden Flugplanperiode vorrangig berücksichtigt zu werden, müssen die Luftfahrtunternehmen diese Zeitnische während mindestens 85 % (statt zurzeit 80 %) der zugewiesenen Abfolge genutzt haben.
33. Weiterhin wird die Mindestlänge einer Abfolge von Zeitnischen (d. h. die Mindestanzahl der wöchentlichen Zeitnischen für die Zuerkennung einer Priorität in der entsprechenden folgenden Flugplanperiode) von 5 auf 15 für die Sommerflugplanperiode und auf 10 für die Winterflugplanperiode erhöht. Die Erhöhung der Mindestlänge der Zeitnischenabfolge verringert die Fragmentierung der Zeitnischenstruktur an einem Flughafen, da kurze Abfolgen, die der Besitzstandswahrung unterliegen, die Nutzung längerer Abfolgen durch andere Luftfahrtunternehmen verhindern können. Ausnahmen sind vorgesehen für bestimmte Verkehrsarten (Charter), um den Eigenheiten von Regionalflughäfen Rechnung zu tragen.

34. Um zu gewährleisten, dass die vor Beginn einer Flugplanperiode reservierten Zeitnischen tatsächlich wie geplant von den Luftfahrtunternehmen genutzt werden, würde es der Entwurf den Flughäfen erlauben, mit einer entsprechenden Entgeltregelung die Luftfahrtunternehmen davon abzuhalten, Zeitnischen verspätet an den Pool zurückzugeben. Die Reservierung von Flughafenkapazität, ohne dass diese genutzt wird, verursacht Kosten, die derzeit von den Luftfahrtunternehmen getragen werden, die Flüge durchführen. Mit dem Vorschlag wird das Leitungsorgan des Flughafens bestärkt, eine Entgeltregelung einzuführen, die von Verhaltensweisen abhält, die zu einer weniger effizienten Nutzung der Flughafenkapazität führen.

### **3.2. *Unverändert bleibende Bestimmungen***

35. Die folgenden Bestimmungen der derzeitigen Verordnung werden ohne größere Änderungen übernommen: Artikel 2, Buchstaben a, b, i, e, g, k, l, o und p; Artikel 3 Absätze 1, 2, 4 und 6; Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2, und Absatz 5; Artikel 5 Absatz 3 Buchstaben a und d sowie Absätze 4, 5 und 6; Artikel 6 Absatz 3 Buchstaben a, b, und c; Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a Ziffern i, ii, iii und v sowie Buchstabe c; Artikel 9 Absätze 3, 6, 7 und 9; Artikel 10 Absatz 1, Absatz 5 Buchstabe a Ziffern i und iii sowie Buchstaben c und d sowie Absatz 6; Artikel 12; Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstaben b und c, Absatz 3 Unterabsätze 1 und 2; Artikel 16 Absätze 1 und 5; Artikel 19; Artikel 21 Absatz 2; Artikel 21 Absatz 2.

### **3.3. *Rechtsgrundlage***

Artikel 91 AEUV.

### **3.4. *Subsidiaritätsprinzip***

36. Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der EU fällt. Die Mitgliedstaaten können die Ziele des Vorschlags aus den nachfolgenden Gründen nicht hinreichend selbst verwirklichen. Die Harmonisierung der Zugangsbedingungen zu überlasteten Flughäfen der EU ist weiterhin erforderlich, um Hemmnisse im Luftverkehrsmarkt zu vermeiden, die durch unterschiedliche nationale Praktiken entstehen könnten. Daher erfordert das Problem des Zugangs zu überlasteten Flughäfen eine Lösung auf europäischer Ebene.
37. Das Ziel der Gewährleistung eines funktionierenden Luftverkehrsbinnenmarkts durch den Abbau der Hindernisse im Handel innerhalb der EU, die sich aus unterschiedlichen nationalen Normen oder Praktiken ergeben, könnte nicht ausreichend durch die Mitgliedstaaten erreicht werden. Folglich ist eine Maßnahme auf Ebene der EU im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und in Anbetracht des Umfangs und der Auswirkungen des Problems angezeigt.
38. Die europäischen Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen stellen eine wesentliche Ergänzung der europäischen Rechtsvorschriften dar, die dem Luftverkehrsbinnenmarkt zugrunde liegen. Ein faires, transparentes und diskriminierungsfreies System für die Zuweisung von Zeitnischen auf den Flughäfen, auf denen die Nachfrage das Angebot übersteigt, ist entscheidend, um der Freiheit zur Erbringung von Luftverkehrsdiensten in der EU durch europäische

Luftfahrtunternehmen Substanz zu verleihen, wie es die geltenden EU-Rechtsvorschriften vorsehen.

39. Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

### **3.5. *Prinzip der Verhältnismäßigkeit***

40. Die den Wirtschaftsbeteiligten, den Flughafenkoordinatoren und den nationalen Behörden zusätzlich auferlegten Anforderungen sind auf das Maß begrenzt, das zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Verfahrens der Zeitnischenzuweisung und einer optimalen Aufteilung der begrenzten Kapazität an den am stärksten ausgelasteten Flughäfen in Europa notwendig ist.

### **3.6. *Wahl des Instruments***

41. Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung.

42. Der Rechtsakt würde allgemein anwendbar sein. Er umfasst eine Reihe von Pflichten, die direkt den Flughafenkoordinatoren, den Luftfahrtunternehmen, den Flughafenbetreibern und den für das Luftraummanagement zuständigen Stellen in Europa sowie der Kommission auferlegt werden. Das am besten geeignete Instrument ist daher eine Verordnung, da andere Optionen nicht die Erreichung der angestrebten Ziele gewährleisten.

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

43. Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

## **5. OPTIONALE ELEMENTE**

### **5.1. *Vereinfachung***

44. Der Vorschlag führt zu einer Vereinfachung der Rechtsvorschriften, da die Zeitnischenverordnung neu gefasst wird und so die geänderten Fassungen der Verordnung mit den Änderungen des vorliegenden Vorschlags in eine einzige Rechtsvorschrift zusammengeführt werden.

### **5.2. *Aufhebung geltender Rechtsvorschriften***

45. Die Annahme des Vorschlags hat die Aufhebung der bestehenden Zeitnischenverordnung zur Folge.

### **5.3. *Europäischer Wirtschaftsraum***

46. Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

2011/0391 (COD)

↓95/93 (angepasst)
--------------------

Vorschlag für

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**  
**über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der**  
**Europäischen Union**

**(Neufassung)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag ~~zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft~~ ☒ 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>11</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>12</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

↓neu
------

(1) Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft<sup>13</sup> ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden<sup>14</sup>. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung dieser Verordnung vorzunehmen.

<sup>11</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>12</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>13</sup> ABl. L 14 vom 22.01.1993, S. 1.

<sup>14</sup> Siehe Anhang I.

(2) Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 hat einen entscheidenden Beitrag zur Verwirklichung des Luftverkehrsbinnenmarkts und zur Entwicklung der Beziehungen zwischen der Europäischen Union, ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten geleistet, indem sie den Zugang zu ausgelasteten Flughäfen der Union nach unparteiischen, transparenten und diskriminierungsfreien Regeln gewährleistet hat.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 1  
(angepasst)

(3) Das Ungleichgewicht zwischen dem expandierenden Luftverkehr in Europa und  der Kapazität bestimmter Flughafeninfrastrukturen zur Deckung des Bedarfs  geeigneter Flughafeninfrastruktur, die den Bedarf decken könnte, nimmt  jedoch  ebenso zu wie die hieraus resultierende Zahl überlasteter Flughäfen in der Gemeinschaft  Union .

↓ neu

(4) Das 1993 geschaffene System für die Zuweisung von Zeitnischen gewährleistet keine optimale Zuweisung und Nutzung der Zeitnischen und somit der Flughafenkapazität. Im Kontext einer zunehmenden Überlastung der Flughäfen und einer begrenzten Entwicklung neuer größerer Flughafeninfrastrukturen stellen die Zeitnischen eine knappe Ressource dar. Der Zugang zu solchen Ressourcen ist für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten und die Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs von entscheidender Bedeutung. Zu diesem Zweck können Zuweisung und Nutzung von Zeitnischen effizienter gestaltet werden, indem marktbasierende Mechanismen eingeführt werden und gewährleistet wird, dass nicht genutzte Zeitnischen interessierten Luftfahrtunternehmen schnellstmöglich und auf transparente Weise zur Verfügung gestellt werden, sowie indem die Systemprinzipien sowohl hinsichtlich der Zuweisung als auch der Verwaltung und Nutzung der Zeitnischen gestärkt werden. Wenngleich angestammte Zeitnischen auch dem Bedürfnis nach Stabilität der Flugpläne der Luftfahrtunternehmen entgegenkommen, könnte bei einer künftigen Bewertung dieser Verordnung erwogen werden, schrittweise andere Marktmechanismen einzuführen, etwa der Entzug angestammter Zeitnischen und die Versteigerung solcher Zeitnischen.

(5) Es ist daher notwendig, das System für die Zeitnischenzuweisung auf Flughäfen der Union zu ändern.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 2  
(angepasst)

(6) Die Zuweisung von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen sollte  weiterhin  nach neutralen, transparenten und nichtdiskriminierenden Regeln erfolgen.

↓ neu

- (7) Das derzeitige System der Zeitnischenzuweisung sollte der Entwicklung von Marktmechanismen angepasst werden, die auf bestimmten Flughäfen für die Übertragung oder den Tausch von Zeitnischen angewendet werden. In ihrer Mitteilung an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft<sup>15</sup> hat sich die Kommission verpflichtet, entsprechende Vorschläge vorzulegen, falls eine Überarbeitung der geltenden Rechtsvorschriften aus Gründen, die den Wettbewerb oder andere Bereiche betreffen, notwendig erscheinen sollte.
- (8) Die Erfahrung hat gezeigt, dass der Sekundärhandel mit Zeitnischen, das heißt der entgeltliche oder anderweitige Tausch von Zeitnischen, keinem einheitlichen und kohärenten Rechtsrahmen unterliegt, der Gewähr für Transparenz und die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs bietet. Es ist daher notwendig, den Sekundärhandel mit Zeitnischen in der Europäischen Union zu regeln.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 6  
⇒ neu

- (9) Die Transparenz der Informationen ist eine wesentliche Voraussetzung, um ein objektives Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen sicherzustellen. ⇒ Es ist notwendig, diese Transparenz zu stärken und technischen Fortschritten Rechnung zu tragen. ⇐

↓ 95/93 Erwägungsgrund 10  
(angepasst)  
⇒ neu

- (10) Es sollten Bestimmungen festgelegt werden, um auch Neubewerbern den Zugang zum ~~Gemeinschaftsmarkt~~ ☒ Unionsmarkt ☒ zu ermöglichen. ⇒ Die Erfahrung hat gezeigt, dass die derzeitige Definition des Neubewerbers nicht dazu geführt hat, den Wettbewerb umfassend zu fördern, weshalb sie geändert werden sollte. Des Weiteren ist es notwendig, Missbrauch zu bekämpfen, indem die Möglichkeit eines Luftfahrtunternehmens, den Neubewerberstatus zu erhalten, eingeschränkt wird, wenn es zusammen mit seinem Mutterunternehmen, eigenen Tochterunternehmen oder Tochterunternehmen seines Mutterunternehmens über mehr als 10 % der für den betreffenden Tag an einem bestimmten Flughafen zugewiesenen Zeitnischen verfügt. Desgleichen sollte ein Luftfahrtunternehmen nicht als Neubewerber angesehen werden, das Zeitnischen, die ihm als Neubewerber zugewiesen wurden, übertragen hat, um diesen Status erneut zu beanspruchen. ⇐

<sup>15</sup> KOM(2008) 227.

↓ neu

- (11) Es ist angezeigt, den einem Luftfahrtunternehmen eingeräumten Vorrang zu streichen, das die Zuweisung einer Abfolge von Zeitnischen auf einem Flughafen für die Durchführung von Passagierliniendiensten ohne Zwischenlandung zwischen diesem und einem Regionalflughafen beantragt, insoweit dies bereits durch den Vorrang abgedeckt ist, der einem Luftfahrtunternehmen eingeräumt wird, das die Zuweisung einer Abfolge von Zeitnischen zur Durchführung von Passagierliniendiensten ohne Zwischenlandung zwischen zwei Flughäfen der Union beantragt.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 12  
(angepasst)

- (12) Es ist außerdem  angezeigt  zu vermeiden, dass es wegen mangelnder Zeitnischen zu einer ungleichen Verteilung der Vorteile der Liberalisierung und zu einer Verzerrung des Wettbewerbs kommt.

↓ neu

- (13) Die Fortschritte bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums haben Auswirkungen auf das Verfahren der Zeitnischenzuweisung. Die Auferlegung des Leistungssystems, nach der die Flughäfen, die Flugsicherungsorganisationen und die Luftraumnutzer Regeln hinsichtlich der Leistungsüberwachung und –steigerung unterworfen sind, sowie das Netzwerkmanagement, das auf der Einrichtung eines europäischen Streckensystems und eines zentralen Flugverkehrsmanagements aufbaut, erfordert eine Aktualisierung der Regeln für die Zeitnischenzuweisung. Es ist daher erforderlich, einen angemessenen Rahmen zu schaffen, der eine Beteiligung des Netzmanagers, des Leistungsüberprüfungsgremiums und der nationalen Aufsichtsbehörden am Verfahren zur Feststellung der Flughafenkapazität und der Koordinierungsparameter ermöglicht. Eine neue Flughafenkategorie mit Flughäfen, die für dieses Netz von Bedeutung sind, sollte ebenfalls geschaffen werden, um das Reaktionsvermögen innerhalb des Netzes in Krisensituationen zu verbessern.

- (14) Es sollte eine größere Übereinstimmung zwischen den Flugdurchführungsplänen und den Zeitnischen erreicht werden, damit die Flughafenkapazitäten besser genutzt werden und die Pünktlichkeit der Flüge erhöht wird.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 5  
(angepasst)  
⇒ neu

- (15) Der für den  flugplanvermittelten oder  koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat sollte einen  Flugplanvermittler oder  Koordinator ernennen, dessen Unparteilichkeit außer Frage steht. ⇒ Zu diesem Zweck sollte die Rolle der Koordinatoren gestärkt werden. Es sollte daher die rechtliche, organisatorische,

entscheidungsrelevante und finanzielle Unabhängigkeit des Koordinators von jeder beteiligten Partei, vom Mitgliedstaat und von den von diesem Staat abhängenden Organen vorgesehen werden. Um auszuschließen, dass die Tätigkeit des Koordinators durch fehlende personelle, technische oder finanzielle Mittel oder fehlenden Sachverstand beeinträchtigt wird, muss der Mitgliedstaat Sorge dafür tragen, dass der Koordinator mit den Mitteln ausgestattet wird, die ihm eine ordnungsgemäße Durchführung seiner Tätigkeiten ermöglichen. ↵

↓ neu

- (16) Es ist angezeigt, zusätzliche Verpflichtungen für Luftfahrtunternehmen einzuführen, die die Übermittlung von Informationen an den Koordinator betreffen. Zusätzliche Sanktionen im Fall der Nichtübermittlung von Informationen oder der Übermittlung falscher oder irreführender Informationen sollten vorgesehen werden. Auf Netzflughäfen sollten die Luftfahrtunternehmen verpflichtet sein, ihre beabsichtigten Flugdienste und andere einschlägige Informationen, die vom Koordinator oder Flugplanvermittler angefordert werden, mitzuteilen.
- (17) Die Union sollte die Zusammenarbeit zwischen den Koordinatoren und Flugplanvermittlern stärken, damit sie sich über die besten Praktiken austauschen können und so zu gegebener Zeit ein europäischer Koordinator geschaffen werden kann.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 4  
(angepasst)

- (18) ~~Zur Erleichterung der Flugdienste sollte es einem Mitgliedstaat unter bestimmten Bedingungen möglich sein, einen Ein Flughafen~~ ☒ kann ☒ für koordiniert zu erklären ☒ erklärt werden ☒, sofern dabei die Grundsätze der Transparenz, der Neutralität und der Nichtdiskriminierung gewahrt bleiben ☒ und die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen erfüllt sind ☒.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 3  
(angepasst)  
⇒ neu

- (19) ~~Die Neutralität ist am besten gewährleistet, wenn~~ Die Entscheidung, einen Flughafen zu koordinieren, ☒ sollte ☒ von dem für diesen Flughafen zuständigen Mitgliedstaat aufgrund objektiver Kriterien getroffen ~~wird werden.~~ ⇒ Angesichts der Fortschritte bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie der Funktion des Netzmanagers ist es von Nutzen, die Methoden für die Bewertung der Flughafenkapazität einander anzunähern, um ein besseres Funktionieren des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes zu gewährleisten. ↵

↓ neu

(20) Es ist erforderlich, ein Verfahren vorzusehen, nach dem ein Mitgliedstaat die Änderung des Status eines koordinierten Flughafens oder flugplanvermittelten Flughafens in einen flugplanvermittelten Flughafen bzw. einen Flughafen ohne Status beschließt.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 7

~~Die für das gegenwärtige System der Zeitnischenzuweisung maßgeblichen Grundsätze können als Grundlage dieser Verordnung dienen, sofern sich dieses System im Einklang mit der Entwicklung des Verkehrs in der Gemeinschaft weiterentwickelt.~~

↓ neu

(21) Die Geltungsdauer einer Abfolge von Zeitnischen sollte auf die Länge der Flugplanperiode, für die diese Abfolge gewährt wird, beschränkt werden. Der Vorrang für die Zuweisung einer, auch angestammten, Abfolge von Zeitnischen sollte sich aus der Zuweisung oder Bestätigung durch den Koordinator ergeben.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 8

~~Die Politik der Gemeinschaft zielt darauf ab, gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs<sup>16</sup> den Wettbewerb zu erleichtern und den Marktzugang zu fördern; Um diese Ziele zu erreichen, muss Luftfahrtunternehmen, die auf innergemeinschaftlichen Strecken Flugdienste aufnehmen wollen, erhebliche Unterstützung zuteil werden.~~

↓ 95/93 Erwägungsgrund 9

~~Das gegenwärtige System sieht vor, dass es angestammte Rechte gibt.~~

↓ 95/93 Erwägungsgrund 11  
(angepasst)  
⇒ neu

(22) Es sind besondere Vorschriften vorzusehen ☒ aufrecht zu erhalten ☒, wonach unter bestimmten Umständen angemessene inländische Flugdienste zur Bedienung von

<sup>16</sup> ABl. L 240 vom 24.08.1992, S. 8.

Gebieten des betreffenden Mitgliedstaats ☒ oder der betreffenden Mitgliedstaaten ☒ aufrechterhalten werden ⇒ , sofern gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden ⇐ .

↓ neu

- (23) Insoweit Umweltaspekte bei den Koordinierungsparametern berücksichtigt werden können und die regionale Bedienung vollumfänglich im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllt werden kann, zeigt die Erfahrung, dass örtliche Regeln nicht erforderlich sind. Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass solche Regeln zu einer Diskriminierung bei der Zuweisung von Zeitnischen führen. Folglich ist es angezeigt, die Möglichkeiten des Rückgriffs auf örtliche Regeln zu begrenzen. Alle technischen, betrieblichen, leistungsbezogenen und umweltrelevanten Auflagen, die von den Koordinatoren oder den Flugplanvermittlern anzuwenden sind, sollten in den Koordinierungsparametern definiert sein. Der Rückgriff auf örtliche Regeln wäre somit auf die Überwachung der Zeitnischennutzung und auf die Möglichkeit, die Länge von Abfolgen von Zeitnischen in den durch diese Verordnung vorgesehenen Fällen zu verkürzen, beschränkt. Im Hinblick auf die Förderung einer besseren Nutzung der Flughafenkapazität ist es angezeigt, zwei Grundsätze der Zeitnischenzuweisung zu verstärken: die Definition der Abfolge von Zeitnischen und die Berechnung der angestammten Zeitnischen. Gleichzeitig muss die den Luftfahrtunternehmen eingeräumte Flexibilität besser geregelt werden, um Verzerrungen bei der Anwendung der Verordnung in den verschiedenen Mitgliedstaaten zu vermeiden. Es ist daher angezeigt, eine bessere Nutzung der Flughafenkapazitäten zu fördern.
- (24) Um den Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit zur Anpassung an Situationen äußerster Dringlichkeit zu geben, beispielsweise einen erheblichen Rückgang des Verkehrsaufkommens oder eine die Luftverkehrsbranche stark beeinträchtigende Wirtschaftskrise, die sich auf einen Großteil einer Flugplanperiode erstrecken, ist es angezeigt, der Kommission zu gestatten, dringliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Kohärenz der auf den koordinierten Flughäfen zu treffenden Maßnahmen zu gewährleisten. Solche Maßnahmen würden es den Luftfahrtunternehmen ermöglichen, den Vorrang bei der Zeitnischenzuweisung für die folgende Flugplanperiode auch dann zu wahren, wenn die Schwelle von 85 % nicht erreicht wird.
- (25) Die Rolle des Koordinierungsausschusses sollte auf zweifache Weise gestärkt werden. Zum einen sollten der Netzmanager, das Leistungsüberprüfungsgremium und die nationale Aufsichtsbehörde aufgefordert werden, die Sitzungen des Ausschusses zu begleiten. Zum anderen könnte der Koordinierungsausschuss im Rahmen seiner Aufgaben dem Koordinator und/oder dem Mitgliedstaat zu allen Fragen hinsichtlich der Flughafenkapazität, insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums und der Funktionsweise des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, Vorschläge unterbreiten oder diese beraten. Der Ausschuss sollte auch in der Lage sein, gegenüber dem Leistungsüberprüfungsgremium und der nationalen Aufsichtsbehörde bezüglich der Verknüpfung zwischen den Koordinierungsparametern und den wesentlichen Leistungsindikatoren, die den Flugsicherungsorganisationen vorgeschlagen werden, Stellung zu nehmen.

(26) Die Erfahrung zeigt, dass eine große Zahl von Zeitnischen zu spät an den Zeitnischenpool zurückgegeben wird, so dass sie nicht mehr sinnvoll neu zugewiesen werden können. Es ist daher angezeigt, das Leitungsorgan des Flughafens zu ermuntern, die Flughafenentgeltregelung zu nutzen, um von einem derartigen Verhalten abzuhalten. Bei einem Rückgriff auf diesen Mechanismus sollte das Leitungsorgan des Flughafens jedoch nicht von einem Markteintritt oder der Entwicklung von Luftverkehrsdiensten durch die Luftfahrtunternehmen abschrecken.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 13

~~Die bestehenden Zeitnischen sollten so gut wie möglich genutzt werden, um die oben dargelegten Ziele zu erreichen.~~

↓ 95/93 Erwägungsgrund 14  
(angepasst)

(27) Drittländer sollten den Luftfahrtunternehmen der ~~Gemeinschaft~~  Union  eine gleichwertige Behandlung gewähren.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 15  
(angepasst)  
⇒ neu

(28) Durch die Anwendung dieser Verordnung sollten die Wettbewerbsregeln des Vertrags, insbesondere die Artikel  101,  ~~und~~  102   ⇒ und 106  , nicht berührt werden.

↓ 95/93 Erwägungsgrund 16  
(angepasst)

(29) ~~Am 2. Dezember 1987 haben in London das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich in einer gemeinsamen Erklärung ihrer Minister für auswärtige Angelegenheiten eine engere Zusammenarbeit bei der Benutzung des Flugplatzes Gibraltar vereinbart; diese Vereinbarungen sind noch nicht wirksam.~~  Die Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 18. September 2006 in Córdoba auf dem ersten Ministertreffen des Dialogforums zu Gibraltar vereinbart wurde, wird an die Stelle der gemeinsamen Erklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 2. Dezember 1987 in London abgegeben wurde, treten, und die vollständige Einhaltung der Erklärung von 2006 wird als Einhaltung der Erklärung von 1987 gelten.

---

↓ neu

- (30) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Methoden der Durchführung einer Kapazitäts- und Bedarfsanalyse festzulegen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt.
- (31) Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (32) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>17</sup>, ausgeübt werden.
- (33) Für die Annahme von Durchführungsrechtsakten zur Schaffung eines europäischen Koordinators, zur Festlegung des Musters für den jährlichen Tätigkeitsbericht des Koordinators und des Flugplanvermittlers und zur Beschlussfassung, ob ein oder mehrere Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen müssen, um das diskriminierende Verhalten eines Drittlandes gegenüber Luftfahrtunternehmen der Union abzustellen, sollte das Prüfverfahren Anwendung finden.
- (34) Die Kommission sollte im Einklang mit dem Prüfverfahren unmittelbar anwendbare Durchführungsrechtsakte annehmen, wenn dies in ordentlich begründeten Fällen im Zusammenhang mit der Wahrung der Kontinuität angestammter Zeitnischen aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich ist.

---

↓ 95/93 Erwägungsgrund 17

- (35) Diese Verordnung wird nach einer bestimmten Laufzeit überprüft, um ihr Funktionieren zu beurteilen.

---

↓ neu

- (36) Da die Ziele der Maßnahme, nämlich eine einheitlichere Anwendung der Rechtsvorschriften der Union bezüglich Zeitnischen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht und in Anbetracht der grenzüberschreitenden Dimension des Luftverkehrs besser auf der Ebene der Union verwirklicht werden können, kann die Union gemäß dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 des Vertrags über die

---

<sup>17</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Europäische Union tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

↓ 95/93 (angepasst)

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## ⊗ Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen ⊗

### Artikel 1

#### Anwendungsbereich

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 1  
(angepasst)

1. Diese Verordnung gilt für ~~Gemeinschaftsflughäfen~~ ⊗ Flughäfen der Europäischen Union ⊗.

↓ 95/93 (angepasst)

2. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs ⊗ Großbritannien und Nordirland ⊗ in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, in dem der Flughafen liegt.

~~3. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flugplatz Gibraltar wird bis zur Anwendung der Regelung ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten Spaniens und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist. Die Regierungen Spaniens und des Vereinigten Königreichs werden den Rat über den Zeitpunkt der Anwendung unterrichten.~~

### Artikel 2

#### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

↓793/2004	Art. 1	Abs. 2
Buchstabe a		

a1) „Zeitnische“: die von einem Koordinator gemäß dieser Verordnung gegebene Erlaubnis, die für den Betrieb eines Luftverkehrsdienstes erforderliche Flughafeninfrastruktur eines koordinierten Flughafens an einem bestimmten Tag und zu einer bestimmten Uhrzeit, die von einem Koordinator nach dieser Verordnung zugewiesen wurden, in vollem Umfang zum Starten oder Landen zu nutzen;

b2) „Neubewerber“:

i)a) 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 fünf Zeitnischen zur Verfügung stünden, oder

↓793/2004	Art. 1	Nr. 2
Buchstabe a (angepasst)		
⇒neu		

ii)b) ein Luftfahrtunternehmen, das eine Abfolge von Zeitnischen für einen Passagierlinienflugdienst ohne Zwischenlandung zwischen zwei ~~Gemeinschaftsflughäfen~~ ☒ Flughäfen der Europäischen 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 ~~fünf~~ ⇒ neun ⇐ Zeitnischen zur Verfügung stünden. ~~oder~~

~~iii) ein Luftfahrtunternehmen, das auf einem Flughafen eine Abfolge von Zeitnischen für einen Passagierlinienflugdienst ohne Zwischenlandung zwischen dem betreffenden Flughafen und einem Regionalflughafen beantragt, auf dem an dem betreffenden Tag kein anderes Luftfahrtunternehmen einen direkten Passagierlinienflugdienst zwischen diesen Flughäfen oder Flughafensystemen betreibt, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dem betreffenden Tag auf dem betreffenden Flughafen für den betreffenden Flugdienst ohne Zwischenlandung weniger als fünf Zeitnischen zur Verfügung stünden.~~

Ein Luftfahrtunternehmen, das ⇒ gemeinsam mit seinem Mutterunternehmen, seinen eigenen Tochterunternehmen oder Tochterunternehmen seines Mutterunternehmens ⇐ mehr als ⇒ 10 ⇐ 5 % aller an dem betreffenden Tag auf einem bestimmten Flughafen ⇒ zugewiesenen ⇐ verfügbaren Zeitnischen ~~oder mehr als 4 % aller an dem betreffenden Tag auf dem Flughafensystem, zu dem der~~

~~Flughafen gehört~~, zur Verfügung hat, gilt nicht als Neubewerber auf dem betreffenden Flughafen.

↓ neu

Ein Luftfahrtunternehmen gilt nicht als Neubewerber auf einem Flughafen, wenn es gemäß Artikel 13 Zeitnischen, die es als Neubewerber erhalten hat, an ein anderes Luftfahrtunternehmen auf dem gleichen Flughafen übertragen hat, um erneut den Status als Neubewerber auf diesem Flughafen beanspruchen zu können.

↓ 95/93  
⇒ neu

~~e) „direkter Flugdienst“: ein Dienst zwischen zwei Flughäfen einschließlich Zwischenlandungen mit demselben Luftfahrzeug und unter derselben Flugnummer;~~

e3) „Flugplanperiode“: entweder die Sommer- oder die Wintersaison in den Flugplänen der Luftfahrtunternehmen ⇒ gemäß den auf weltweiter Ebene festgelegten Regeln und Leitlinien des Luftverkehrssektors ⇐ ;

↓ 95/93 (angepasst)

e4) „Luftfahrtunternehmen der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒“: Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ausgestellt wurde;

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 2  
Buchstabe b  
⇒ neu

f5) ~~h)~~ „Luftfahrtunternehmen“: ein Luftverkehrsunternehmen, das spätestens am 31. Januar für die folgende Sommersaison oder am 31. August für die folgende Wintersaison über eine gültige Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung verfügt; für die Zwecke der Artikel ~~45, 89, 90~~ 45, 89, 90 ⇒ , 11 ⇐ und ~~1013~~ schließt die Begriffsbestimmung für Luftfahrtunternehmen auch die Betreiber von ~~im regelmäßigen Flugdienst eingesetzten~~ Geschäftsreiseflugzeugen ein; für die Zwecke der Artikel 7, 17 und ~~118~~ schließt die Begriffsbestimmung für Luftfahrtunternehmen auch alle Betreiber ziviler Luftfahrzeuge ein;

↓793/2004 Art. 1 Nr. 2  
Buchstabe b

- ¶6) „Gruppe von Luftfahrtunternehmen“: zwei oder mehr Luftfahrtunternehmen, die in einem Gemeinschafts- oder Franchise-Betrieb oder Code-Sharing zur Durchführung eines bestimmten Luftverkehrsdienstes zusammenarbeiten;

↓neu

- 7) „Flugsicherungsorganisation“: jede Flugsicherungsorganisation im Sinne von Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004<sup>18</sup>;
- 8) „Bodenabfertigungsdienstleister“: jeder Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten im Sinne von Artikel [...] der Verordnung Nr. [...] (über Bodenabfertigungsdienste); oder jeder Flughafenutzer im Sinne von Artikel [...] der Verordnung Nr. [...] (über Bodenabfertigungsdienste), der Selbstabfertigung im Sinne von Artikel [...] der Verordnung Nr. [...] (über Bodenabfertigungsdienste) vornimmt;
- 9) „Netzflughafen“: ein Flughafen, der nicht mit Überlastungsproblemen konfrontiert ist, aber im Falle eines plötzlichen und deutlichen Anstiegs des Verkehrsaufkommens oder im Fall einer plötzlichen und deutlichen Senkung seiner Kapazität einen Einfluss auf das Funktionieren des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (nachstehend „das Netz“) im Sinne von Artikel 6 der Verordnung Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup> haben könnte.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 2  
Buchstabe c

- ¶10) „flugplanvermittelter Flughafen“: ein Flughafen, der zu bestimmten Tageszeiten oder an bestimmten Wochentagen oder in bestimmten Jahreszeiten zu Überlastungen neigt, welche durch freiwillige Zusammenarbeit zwischen den Luftfahrtunternehmen bewältigt werden können, und auf dem ein Flugplanvermittler eingesetzt worden ist, um die Betriebsvorgänge der auf diesem Flughafen tätigen bzw. eine Tätigkeit anstrebenden Luftfahrtunternehmen miteinander zu vereinbaren;

↓793/2004 Art. 1 Nr. 2  
Buchstabe b

- ¶11) „koordinierter Flughafen“: ein Flughafen, auf dem ein Luftfahrtunternehmen oder ein anderer Fluggerätebetreiber zum Starten oder Landen eine vom Koordinator

<sup>18</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

<sup>19</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

zugewiesene Zeiträume benötigt; hiervon ausgenommen sind Flüge in staatlichem Auftrag, Notlandungen und Flüge im humanitären Einsatz;

↓ 95/93

~~h) „Flughafensystem“: zwei oder mehr zusammengehörige Flughäfen, die dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungszentrum bedienen, wie in Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 angegeben.~~

↓793/2004 Art. 1 Nr. 2  
Buchstabe c (angepasst)  
⇒ neu

~~12) „Leitungsorgan des Flughafens“: die Stelle, die nach den nationalen Rechtsvorschriften – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Flughafeneinrichtungen zu verwalten und zu betreiben und die Tätigkeiten der verschiedenen Beteiligten auf dem betreffenden Flughafen ~~oder in dem betreffenden Flughafensystem~~ zu koordinieren und zu überwachen;~~

~~13) „Abfolge von Zeiträumen“: mindestens ~~15~~ ~~← fünf~~ Zeiträumen die für eine ~~⇒~~ in einer Sommerflugplanperiode ~~← Flugplanperiode~~ ~~⇒~~ oder 10 Zeiträumen in einer Winterflugplanperiode ~~←~~, die normalerweise für die gleiche Zeit am gleichen Wochentag ~~⇒~~ für aufeinanderfolgende Wochen ~~←~~ beantragt und ~~☒~~ vom Koordinator ~~☒~~ dementsprechend oder, wenn das nicht möglich ist, ungefähr für die gleiche Zeit zugewiesen worden sind;~~

↓793/2004 Art. 1 Nr. 2  
Buchstabe c

~~14) „Betrieb von Geschäftsreiseflugzeugen“: der Bereich der allgemeinen Luftfahrt, der den Betrieb oder die Nutzung von Fluggerät durch Unternehmen zur Beförderung von Fluggästen oder Gütern zum Zweck der Geschäftsabwicklung betrifft, wobei die Flüge im Allgemeinen nicht der Öffentlichkeit zugänglich sind und von Piloten durchgeführt werden, die mindestens eine gültige Berufsflugzeugführerlaubnis mit Instrumentenflugberechtigung besitzen;~~

↓793/2004 Art. 1 Nr. 2  
Buchstabe c (angepasst)  
⇒neu

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

↓neu

16) „Flugdurchführungsplan“: den Flugverkehrsdienststellen bezüglich des beabsichtigten Fluges oder Flugabschnitts eines Luftfahrzeugs gelieferte Informationen;

17) „Linienflugverkehr“: eine Folge von Flügen, die den Merkmalen des Artikels 2 Nummer 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 entspricht;

18) „programmierte Gelegenheitsflugdienste“: eine Folge von Flügen, die nicht alle Bedingungen des Artikels 2 Nummer 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfüllt, aber mit einer solchen Regelmäßigkeit oder Häufigkeit durchgeführt wird, dass sie Teil einer offensichtlich systematischen Abfolge ist;

19) „Netzmanager“: die gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 geschaffene Stelle;

20) „Leistungsüberprüfungsgremium“: das gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 geschaffene Gremium;

21) „nationale Aufsichtsbehörde“: das oder die von den Mitgliedstaaten benannten oder geschaffenen Stellen, die als nationale Aufsichtsbehörde gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 fungieren.

↓95/93 (angepasst)  
⇒neu

## Bezeichnung der Flughäfen

### Artikel 3

Voraussetzungen für die ~~Flughafen-Koordinierung~~  oder Flugplanvermittlung   
 an einem Flughafen

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 3  
Buchstabe a (angepasst)

1. ☒ Die Mitgliedstaaten sind ☒ nur gemäß den Bestimmungen dieses Artikels verpflichtet, einen Flughafen für flugplanvermittelt oder koordiniert zu erklären.

☒ Die Mitgliedstaaten erklären ☒ einen Flughafen nur gemäß den Bestimmungen des Absatzes 3 für koordiniert.

↓ 95/93  
→<sub>1</sub> 793/2004 Art. 1 Nr. 3  
Buchstabe b

2. Die Mitgliedstaaten können jedoch vorsehen, dass Flughäfen für →<sub>1</sub> flugplanvermittelt ← erklärt werden, sofern die Grundsätze der Transparenz, Unparteilichkeit und Nichtdiskriminierung gewahrt sind.

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 3  
Buchstabe c (angepasst)  
⇒ neu

3. Der zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, dass bei einem Flughafen ohne Klassifikationsstatus ⇒, einem Netzflughafen, der Teil des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes (nachstehend „das Netz“) ist, ⇐ oder einem flugplanvermittelten Flughafen durch das Leitungsorgan dieses Flughafens oder eine andere zuständige Stelle eine sorgfältige ~~Kapazitätsanalyse~~ ⇒ Kapazitäts- und Bedarfsanalyse ⇐ durchgeführt wird, wenn dieser Mitgliedstaat es für erforderlich hält, oder innerhalb von sechs Monaten

i) nach einem schriftlichen Antrag von Luftfahrtunternehmen, die mehr als die Hälfte der Flugdienste auf einem Flughafen betreiben, oder vom Leitungsorgan des Flughafens, wenn einer von diesen der Ansicht ist, dass die Kapazität für die gegenwärtigen oder geplanten Flugdienste zu bestimmten Zeiten nicht ausreicht, oder

↓793/2004 Art. 1 Nr. 3  
Buchstabe c  
⇒neu

- ii) auf Verlangen der Kommission, insbesondere wenn ~~ein Flughafen in Wirklichkeit nur für solche Luftfahrtunternehmen zugänglich ist, denen Zeitnischen zugewiesen wurden, oder in den Fällen, in denen Luftfahrtunternehmen, insbesondere Neubewerber bei der Sicherstellung von Start- und Landemöglichkeiten auf dem betreffenden Flughafen auf schwerwiegende Probleme stoßen~~ ⇒ oder der Netzmanager es für notwendig erachtet, um die Kohärenz des Betriebsplans des Flughafens mit dem Betriebsplan des Netzes in Einklang mit Artikel 6 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission<sup>20</sup> zu gewährleisten ⇐ .

↓793/2004 Art. 1 Nr. 3  
Buchstabe c

Bei dieser Analyse werden ~~nach allgemein anerkannten Methoden und~~ unter Berücksichtigung der umweltschutzbedingten Einschränkungen für den betreffenden Flughafen die Unterkapazitäten festgestellt. Dabei wird geprüft, ob sich die Unterkapazitäten durch eine neue oder geänderte Infrastruktur oder durch betriebliche oder sonstige Veränderungen beseitigen lassen, und der zeitliche Rahmen für die Lösung der Probleme bestimmt.

↓neu

Die Analyse basiert auf den von der Kommission im Einklang mit Artikel 15 im Wege eines delegierten Rechtsakts festgelegten Methoden. Diese Methoden berücksichtigen die Anforderungen des Netzbetriebsplans gemäß Anhang V der Verordnung (EU) Nr. 677/2011.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 3  
Buchstabe c (angepasst)  
⇒neu

Wenn auf Absatz 56 Bezug genommen wird, ~~oder~~ bei größeren kapazitäts- und nutzungswirksamen Änderungen auf dem Flughafen ⇒ oder auf Antrag des Koordinierungsausschusses, des Mitgliedstaats oder der Kommission ⇐ wird die Analyse aktualisiert. Sowohl die Analyse selbst als auch Angaben über die angewandte Methode werden den Parteien, die die Analyse angefordert haben, zur Verfügung gestellt, sowie anderen interessierten Parteien auf Anfrage. Die Analyse ist gleichzeitig der Kommission zu übermitteln.

<sup>20</sup> ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 3  
Buchstabe d

4. Auf der Grundlage der Analyse konsultiert der Mitgliedstaat das Leitungsorgan des Flughafens, die den Flughafen regelmäßig nutzenden Luftfahrtunternehmen, ihre Verbände, Vertreter der den Flughafen regelmäßig nutzenden allgemeinen Luftfahrt und die Flugsicherungsdienststellen zur Kapazitätslage auf dem Flughafen.

↓neu

5. Die Kommission kann den Netzmanager auffordern, zu der Weise Stellung zu nehmen, in der die Kapazität bezogen auf die Anforderungen des Netzbetriebs festgelegt wird. Die Kommission kann Empfehlungen abgeben. Der Mitgliedstaat begründet jede Entscheidung, die von diesen Empfehlungen abweicht. Die Entscheidung wird der Kommission übermittelt.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 3  
Buchstabe d  
⇒neu

56. Treten in mindestens einer Flugplanperiode Kapazitätsprobleme auf, so stellt der Mitgliedstaat sicher, dass der Flughafen für die betreffenden Zeiten nur dann für koordiniert erklärt wird, wenn

- a) die Unterkapazitäten derart ausgeprägt sind, dass erhebliche Verspätungen auf dem Flughafen nicht vermieden werden können, und
- b) es keine Möglichkeit gibt, diese Schwierigkeiten kurzfristig zu beheben.

67. Abweichend von Absatz 56 Buchstabe b können die Mitgliedstaaten unter außergewöhnlichen Umständen die betroffenen Flughäfen für ~~die entsprechende Zeit~~ den entsprechenden Zeitraum ⇒ , der kürzer als eine Flugplanperiode sein kann, ⇐ für koordiniert erklären.

↓neu

Abweichend von den Absätzen 3, 4, 5 und 6 können die Mitgliedstaaten in Notfallsituationen die betroffenen Flughäfen für den entsprechenden Zeitraum für koordiniert erklären.

8. Wenn sich aus einer aktualisierten Kapazitäts- und Bedarfsanalyse auf einem koordinierten oder flugplanvermittelten Flughafen ergibt, dass eine ausreichende Kapazität besteht, um die tatsächlichen oder beabsichtigten Flugbewegungen auf diesem Flughafen durchzuführen, ändert der Mitgliedstaat nach Konsultation der in Absatz 4 genannten Stellen den Klassifikationsstatus des Flughafens in einen flugplanvermittelten Flughafen oder einen Flughafen ohne Status um.

↓ 95/93  
 →<sub>1</sub> 793/2004 Art. 1 Nr. 3  
 Buchstabe e

→<sub>1</sub> ~~7.~~ ← Reicht auf einem →<sub>1</sub> koordinierten Flughafen ← die Kapazität für die gegenwärtigen oder geplanten Flugdienste aus, so wird die Erklärung dieses Flughafens zum ~~1~~ koordinierten Flughafen zurückgenommen.

↓ neu

9. Nach Aufforderung durch die Kommission, die auf eigene Initiative oder auf Initiative des Netzmanagers tätig wird, und nachdem die in Absatz 4 genannten Stellen konsultiert wurden, sorgt der Mitgliedstaat dafür, dass ein Flughafen ohne Klassifikationsstatus entsprechend als Netzflughafen klassifiziert wird. Die Entscheidung wird der Kommission übermittelt. Wenn die Kommission der Auffassung ist, dass der Flughafen nicht mehr für das Netz von Interesse ist, ändert der Mitgliedstaat nach Konsultation der in Absatz 4 genannten Stellen den Status des Flughafens in einen Flughafen ohne Klassifikationsstatus um.

10. Wird ein Beschluss auf der Grundlage der Absätze 6, 8 oder 9 getroffen, so wird er vom Mitgliedstaat den in Artikel 4 genannten Stellen spätestens zum 1. April, sofern die Winterflugplanperiode betroffen ist, und spätestens zum 1. September, sofern die Sommerflugplanperiode betroffen ist, übermittelt.

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 5  
 ⇒ neu

#### Artikel ~~6~~ 4

### Koordinierungsparameter

1. Der zuständige Mitgliedstaat stellt auf einem koordinierten ⇒ oder flugplanvermittelten ⇐ Flughafen sicher, dass die ⇒ Koordinierungsparameter ⇐ Parameter für die Zuweisung von ~~Zeiträumen~~ zweimal jährlich ermittelt werden, wobei alle relevanten technischen, betrieblichen ⇒, leistungsbezogenen ⇐ und umweltschutzbedingten Einschränkungen sowie die diesbezüglichen Änderungen berücksichtigt werden. ⇒ Diese Einschränkungen werden der Kommission mitgeteilt. Die Kommission prüft die Einschränkungen, gegebenenfalls mit Unterstützung des Netzmanagers, und gibt Empfehlungen ab, die von dem Mitgliedstaat vor der Festlegung der Koordinierungsparameter zu berücksichtigen sind. ⇐

Grundlage hierfür ist eine objektive Analyse der Möglichkeiten zur Aufnahme des Luftverkehrs unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten auf dem jeweiligen Flughafen, der in dem Koordinierungszeitraum zu erwartenden Luftraumüberlastung und der Kapazitätslage.

~~3~~2. Die Ermittlung der Parameter und die dabei angewendeten Methoden sowie alle diesbezüglichen Änderungen sind im Einzelnen im Koordinierungsausschuss im Hinblick auf

eine Erhöhung der Kapazität und der Zahl der für die Zuweisung verfügbaren Zeiträume zu erörtern, bevor eine abschließende Entscheidung über die **⇒ Koordinierungsparameter ⇐** ~~Parameter für die Zuweisung von Zeiträumen~~ getroffen wird. Alle einschlägigen Unterlagen werden interessierten Parteien auf Anfrage zugänglich gemacht.

↓neu

3. Die Festlegung der Koordinierungsparameter darf die unparteiische und nichtdiskriminierende Weise der Zeiträumezuweisung nicht beeinträchtigen.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5  
⇒neu

4. Im Hinblick auf Flugplankonferenzen werden die Parameter dem Flughafenkoordinator rechtzeitig vor der ersten **Zuweisung** **⇒ Einbringung ⇐** von Zeiträumen zur Verfügung gestellt.

5. Für die Zwecke der in Absatz 1 beschriebenen Tätigkeit legt der Koordinator nach Rücksprache mit dem Koordinierungsausschuss entsprechend der festgestellten Kapazitätslage geeignete Koordinierungszeiträume fest, sofern diese nicht von dem Mitgliedstaat bestimmt werden.

↓95/93 (angepasst)

**⊗ Organisation der Tätigkeiten zur Koordinierung, Flugplanvermittlung und Datenerhebung ⊗**

*Artikel ~~4~~ 5*

↓793/2004 Art. 1 Nr. 4  
Buchstabe a

**Flugplanvermittler und Koordinator**

↓793/2004 Art. 1 Nr. 4  
Buchstabe b  
⇒neu

1. Der für **⇒ einen Netzflughafen, ⇐** einen flugplanvermittelten oder koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat sorgt nach Konsultation der den Flughafen regelmäßig nutzenden

Luftfahrtunternehmen, ihrer Verbände und des Leitungsorgans des Flughafens sowie, sofern vorhanden, des Koordinierungsausschusses für die Bestellung einer qualifizierten natürlichen oder juristischen Person zum Flugplanvermittler bzw. Flughafenkoordinator. Derselbe Flugplanvermittler bzw. Flughafenkoordinator kann für mehr als einen Flughafen bestellt werden.

↓neu

2. Die Mitgliedstaaten fördern eine enge Zusammenarbeit zwischen den Koordinatoren und den Flugplanvermittlern mit dem Ziel der Entwicklung gemeinsamer Vorhaben auf europäischer Ebene. Je nach dem Fortschritt dieser Vorhaben, dem Umsetzungsstand des einheitlichen europäischen Luftraums und den Ergebnissen des in Artikel 21 genannten Bewertungsberichts verabschiedet die Kommission Maßnahmen bezüglich der Schaffung eines europäischen Koordinators. Diese Durchführungsmaßnahmen werden im Einklang mit dem Prüfverfahren nach Artikel 16 Absatz 2 angenommen. Die in Absatz 3 genannten Grundsätze hinsichtlich der Unabhängigkeit des Koordinators gelten analog auch für den europäischen Koordinator.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 4  
Buchstabe b (angepasst)  
⇒neu

23. Der für einen flugplanvermittelten oder koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat stellt sicher, dass

- a) der Flugplanvermittler auf einem flugplanvermittelten Flughafen im Rahmen dieser Verordnung in unabhängiger, unparteiischer, diskriminierungsfreier und transparenter Weise handelt;
- b) ~~die Unabhängigkeit des Koordinators~~ der Koordinator auf einem koordinierten Flughafen ⇒ rechtlich, organisatorisch und Entscheidungen betreffend ⇐ ~~durch dessen funktionale Trennung~~ von jeder interessierten Einzelpartei ⇒ sowie von dem Mitgliedstaat und den von diesem Staat abhängenden Organen unabhängig ist, wozu ⇐ ~~gegeben ist.~~

↓neu

i) in Bezug auf die rechtliche Unabhängigkeit die wesentlichen Funktionen des Koordinators, die in der gerecht und diskriminierungsfrei erfolgende Zuweisung von Zeitnischen bestehen, einer natürlichen oder juristischen Person übertragen werden, die nicht selbst Dienstleister auf diesem Flughafen, ein Luftfahrtunternehmen, das von diesem Flughafen aus Luftverkehrsverbindungen anbietet, noch das Leitungsorgan des betreffenden Flughafen ist;

ii) in Bezug auf die organisatorische Unabhängigkeit sowie die Unabhängigkeit auf Entscheidungsebene der Koordinator unabhängig vom Mitgliedstaat, vom

Leitungsorgan des Flughafens, von Dienstleistern, von Luftfahrtunternehmen, die von diesem Flughafen aus Luftverkehrsverbindungen anbieten, handelt, keinerlei Anweisungen von ihnen erhält und ihnen – ausgenommen dem Mitgliedstaat gegenüber – nicht rechenschaftspflichtig ist, keinerlei Strukturen angehört, die mittelbar oder unmittelbar mit deren Tagesgeschäften betraut sind, und über tatsächliche Entscheidungskompetenzen hinsichtlich der zur Ausübung seiner Aufgaben notwendigen Aktiva verfügt. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die beruflichen Interessen des Koordinators derart gewahrt sind, dass er seine Tätigkeit in vollkommener Unabhängigkeit durchführen kann.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 4  
Buchstabe b (angepasst)

c) ~~Die~~ Finanzierung der Tätigkeiten des Koordinators ~~wird~~ so geregelt  wird  , dass die unabhängige Stellung des Koordinators gewährleistet ist.

ed) der Koordinator im Rahmen dieser Verordnung unparteiisch, diskriminierungsfrei und transparent handelt.

↓ neu

Die in Buchstabe c vorgesehene Finanzierung wird durch die Luftfahrtunternehmen, die auf den koordinierten Flughäfen tätig sind, sowie durch die Flughäfen auf eine Weise gewährleistet, dass eine gerechte Verteilung der Finanzlasten zwischen den interessierten Parteien sichergestellt ist und eine hauptsächlich zu Lasten einer Partei gehende Finanzierung vermieden wird. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass der Koordinator stets über die erforderlichen Mittel sowohl finanzieller, personeller, technischer und materieller Art sowie über den erforderlichen Sachverstand zur Ausübung seiner Tätigkeit verfügt.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 4  
Buchstabe b (angepasst)

34. Der Flugplanvermittler und der Koordinator nehmen  im Einklang mit dem Recht der Union  an ~~den durch das Gemeinschaftsrecht zugelassenen internationalen~~ Flugplankonferenzen der Luftfahrtunternehmen  auf internationaler Ebene  teil.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 4  
Buchstabe b  
⇒ neu

45. Der Flugplanvermittler berät Luftfahrtunternehmen und empfiehlt alternative Ankunfts- und/oder Abflugzeiten, wenn eine Überlastung wahrscheinlich ist.

56. Der Koordinator ist als Einziger für die Zuweisung von Zeitnischen zuständig. Er weist die Zeitnischen nach Maßgabe dieser Verordnung zu und sorgt dafür, dass in dringenden Fällen Zeitnischen auch außerhalb der Bürozeiten zugewiesen werden können.

67. Der Flugplanvermittler überwacht die Übereinstimmung des Flugbetriebs der Luftfahrtunternehmen mit den ihnen empfohlenen Flugplänen.

Der Koordinator überwacht die Übereinstimmung des Flugbetriebs der Luftfahrtunternehmen mit den ihnen zugewiesenen Zeitnischen. Diese Konformitätskontrolle erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flugsicherungsdienststellen unter Berücksichtigung der Zeit und anderer für den betreffenden Flughafen relevanter Parameter.

7. Alle Flugplanvermittler und Koordinatoren arbeiten zusammen, um Unstimmigkeiten in den Zeitplänen aufzudecken  $\Rightarrow$  und die Luftfahrtunternehmen zu deren Behebung anzuhalten  $\Leftarrow$ .

↓793/2004 Art. 1 Nr. 4 Buchstabe b (angepasst) $\Rightarrow$ neu
--

### Artikel 6

#### ⊗ **Transparenz der Tätigkeiten zur Koordinierung und Flugplanvermittlung** ⊗

1.  $\Rightarrow$  Am Ende jeder Flugplanperiode legt  $\Leftarrow$  ~~Der~~ Koordinator  $\Rightarrow$  oder Flugplanvermittler  $\Leftarrow$  ~~legt~~ den betreffenden Mitgliedstaaten und der Kommission ~~auf Verlangen~~ einen jährlichen Tätigkeitsbericht  $\Rightarrow$  über die allgemeine Situation bezüglich der Zeitnischenzuweisung und/oder Flugplanvermittlung  $\Leftarrow$  vor.  $\Rightarrow$  Der Bericht bezieht sich  $\Leftarrow$  insbesondere ~~über~~ auf die Anwendung ~~der Artikel~~ ⊗ des Artikels ⊗  $\Rightarrow$  9 Absatz 5 und der Artikel  $\Leftarrow$  ~~8~~ 13 und 14 18 sowie über sämtliche an den Koordinierungsausschuss gerichteten Beschwerden über die Anwendung der Artikel 8 9 und 10 und die entsprechenden Abhilfemaßnahmen.  $\Rightarrow$  Der Bericht umfasst auch die Ergebnisse einer Befragung der interessierten Parteien über die Qualität der vom Koordinator erbrachten Dienste.  $\Leftarrow$

↓neu
------

2. Die Kommission kann ein Muster für den in Absatz 1 genannten Tätigkeitsbericht vorgeben. Der Durchführungsrechtsakt wird nach dem Prüfverfahren des Artikels 16 Absatz 2 erlassen.

↓ 95/93  
→<sub>1</sub> 793/2004 Art. 1 Nr. 4  
Buchstabe c

~~→<sub>1</sub> 8. Der Koordinator stellt interessierten Parteien, insbesondere den Mitgliedern des Koordinierungsausschusses oder den Beobachtern im Ausschuss, auf Anfrage innerhalb einer angemessenen Frist und unentgeltlich folgende Informationen entweder in schriftlicher oder anderer leicht zugänglicher Form zur Überprüfung zur Verfügung: ←~~

↓ neu

3. Der Koordinator richtet eine unentgeltlich zugängliche elektronische Datenbank ein und hält sie auf aktuellem Stand, die die folgenden Informationen enthält:

↓ 95/93

a) die bestehenden Zeitnischen für alle Luftfahrtunternehmen auf dem Flughafen, aufgeschlüsselt nach Luftfahrtunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge;

↓ 95/93 (angepasst)

b) beantragte Zeitnischen (~~Erstanträge~~), aufgeschlüsselt nach Luftfahrtunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge für alle Luftfahrtunternehmen;

↓ 95/93  
⇒ neu

c) alle zugewiesenen Zeitnischen und die noch nicht beschiedenen Anträge auf Zeitnischen, aufgeschlüsselt nach Luftfahrtunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge für alle Luftfahrtunternehmen;

d) noch verfügbare Zeitnischen ⇒ jeweils in Bezug zu den in den Koordinierungsparametern berücksichtigten Beschränkungen. Die Datenbank muss es den Luftfahrtunternehmen ermöglichen, die Verfügbarkeit von Zeitnischen, die ihren Anträgen entsprechen, zu prüfen ⇐ ;

↓ neu

e) die übertragenen oder getauschten Zeitnischen mit Angabe der Identität der beteiligten Luftfahrtunternehmen sowie der Angabe, ob die Übertragung oder der Tausch entgeltlich oder anderweitig vorgenommen wurde. Aggregierte Daten zu den entgeltlichen Transaktionen werden jährlich veröffentlicht;

↓ 95/93

⇒ neu

ef) vollständige und detaillierte Angaben über die Zuweisungskriterien ⇒ zu den Koordinierungsparametern ⇐ .

↓ neu

Diese Informationen werden ständig auf den neuesten Stand gebracht. Am Ende jeder Flugplanperiode gewährleistet der Koordinator die Veröffentlichung des in Absatz 1 genannten Tätigkeitsberichts.

4. Der Koordinator gewährleistet die Aufbewahrung und Zugänglichkeit der Daten für mindestens fünf aufeinander folgende entsprechende Flugplanperioden.

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 4  
Buchstabe d

~~9. Die Informationen nach Absatz 8 werden spätestens zum Zeitpunkt der betreffenden Flugplankonferenzen und gegebenenfalls auf oder nach den Konferenzen bereitgestellt. Auf Anfrage liefert der Koordinator diese Informationen in Form einer Zusammenfassung. Für derartige Zusammenfassungen kann ein kostenabhängiges Entgelt erhoben werden.~~

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 4  
Buchstabe e (angepasst)  
⇒ neu

105. Wenn angemessene und allgemein akzeptierte Standards für ⇒ das Format der ⇐ Flugplaninformationen zur Verfügung stehen, haben der Flugplanvermittler, der Koordinator und die Luftfahrtunternehmen diese anzuwenden, sofern sie im Einklang mit dem ~~Gemeinschaftsrecht~~ ⊗ Unionsrecht ⊗ stehen.

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 5  
(angepasst)  
⇒ neu

## Artikel 7

### Unterrichtung des Flugplanvermittlers und des Koordinators

1. Luftfahrtunternehmen, die ⇒ einen Netzflughafen, ⇐ einen flugplanvermittelten oder einen koordinierten Flughafen bedienen oder zu bedienen beabsichtigen, erteilen dem

Flugplanvermittler oder ~~bzw.~~ dem Koordinator alle von diesem erbetenen sachdienlichen Auskünfte. ⇒ Ergeben sich Änderungen bezüglich dieser Auskünfte, unterrichten die Luftfahrtunternehmen den Flugplanvermittler und den Koordinator unverzüglich. ⇐ 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 Nummer 2 kommen würde.

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 5  
(angepasst)  
⇒ neu

Für alle anderen Flughäfen ohne besonderen Klassifikationsstatus ~~überlässt~~ ☒ überlassen ☒ ⇒ die Luftfahrtunternehmen, die Flüge durchführen oder durchzuführen beabsichtigen, ⇐ das Leitungsorgan des Flughafens ⇒ die Bodenabfertigungsdienstleister und die Flugsicherungsdienstleister ⇐ die ~~ihm~~ ☒ ihnen ☒ verfügbaren Informationen über die von den Luftfahrtunternehmen geplanten Dienste einem Koordinator auf Anfrage.

↓ neu

Auf Anfrage des Netzmanagers übermittelt der Koordinator oder Flugplanvermittler diesem alle in diesem Absatz genannten Informationen.

↓ 793/2004 Art. 1 Nr. 5  
⇒ neu

2. Erteilt ein Luftfahrtunternehmen die in Absatz 1 genannte Auskunft nicht oder macht es falsche oder irreführende Angaben, so berücksichtigt der Koordinator den Antrag oder die Anträge auf Zuweisung von Zeitnischen dieses Luftfahrtunternehmens, auf das sich die fehlenden, falschen oder irreführenden Angaben beziehen, nicht, es sei denn, das Unternehmen kann glaubhaft nachweisen, dass mildernde Umstände vorliegen. ⇒ Er entzieht die Abfolgen von Zeitnischen, falls diese bereits zugewiesen wurden, und/oder empfiehlt die Anwendung von Sanktionen durch die nach nationalem Recht zuständige Stelle. ⇐ Der Koordinator gibt dem Luftfahrtunternehmen Gelegenheit, seine diesbezüglichen Bemerkungen vorzubringen.

3. Der Flugplanvermittler oder der Koordinator, das Leitungsorgan des Flughafens und die Flugsicherungsdienststellen tauschen alle Informationen aus, die sie zur Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben benötigen, darunter auch Flugdaten und Zeitnischenangaben, ⇒ insbesondere im Hinblick auf die Sicherstellung der Anwendung des Artikels 17 ⇐ .

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5 (angepasst) ⇒neu
---

Artikel ~~5~~ 8

**Koordinierungsausschuss**

1. Der für einen koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat stellt sicher, dass auf diesem Flughafen ein Koordinierungsausschuss eingesetzt wird. Derselbe Koordinierungsausschuss kann für mehr als einen Flughafen bestellt werden. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht zumindest den Luftfahrtunternehmen offen, die den bzw. die Flughäfen regelmäßig nutzen, ferner ihren Verbänden, dem Leitungsorgan des betreffenden Flughafens, den betreffenden Flugsicherungsdienststellen, ~~und~~ den Vertretern der den Flughafen regelmäßig nutzenden allgemeinen Luftfahrt ⇒, dem Netzmanager, dem Leistungsüberprüfungsgremium und der nationalen Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats ⇐ .

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5 ⇒neu
--------------------------------

Zu den Aufgaben des Koordinierungsausschusses gehört es,

- a) dem Koordinator und/oder dem Mitgliedstaat in folgenden Fragen Vorschläge zu machen oder Ratschläge zu erteilen:
  - i) gemäß Artikel 3 festgestellte Möglichkeiten zur Steigerung der Kapazität eines Flughafens oder zur Verbesserung ihrer Nutzung,
  - ii) gemäß Artikel ~~64~~ festzulegende Koordinierungsparameter,
  - iii) Verfahren zur Überwachung der Nutzung zugewiesener Zeitnischen,
  - iv) örtliche Leitlinien ~~für die Zuweisung von Zeitnischen oder die Überwachung der Nutzung zugewiesener Zeitnischen, unter anderem unter Berücksichtigung eventueller Umweltbelange~~ gemäß Artikel ~~89~~ Absatz ~~58~~,
  - v) ⇒ die Faktoren, die die ⇐ ~~Verbesserung der~~ Verkehrsverhältnisse auf dem betreffenden Flughafen ⇒ beeinflussen ⇐ ,
  - vi) schwerwiegende Probleme für Neubewerber im Sinne von Artikel ~~109~~ Absatz ~~96~~,
  - vii) alle Fragen im Zusammenhang mit der Flughafenkapazität, ⇒ insbesondere bezüglich der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums und der Funktion des Netzes ⇐;

↓ neu

b) dem Leistungsüberprüfungsgremium und der nationalen Aufsichtsbehörde gegenüber Stellung zu nehmen bezüglich der Verknüpfung zwischen den Koordinierungsparametern und den wesentlichen Leistungsindikatoren, die den Flugsicherungsorganisationen gemäß der Begriffsbestimmung der Verordnung (EU) Nr. 692/2010 der Kommission vorgeschlagen werden;

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5  
⇒ neu

bc) bei Beschwerden über die Zuweisung von Zeitnischen gemäß Artikel ~~11~~19 zwischen allen Parteien zu vermitteln.

2. Vertreter des Mitgliedstaats und der Koordinator werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen. ⇒ Auf Verlangen kann die Kommission an diesen Sitzungen teilnehmen. ⇐

3. Der Koordinierungsausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung, in der unter anderem die Teilnahme, die Wahlen, die Häufigkeit der Sitzungen und die zu verwendende(n) Sprache(n) geregelt sind.

Jedes Mitglied des Koordinierungsausschusses kann örtliche Leitlinien im Sinne von Artikel ~~89~~ Absatz ~~58~~ vorschlagen. Auf Wunsch des Koordinators befasst sich der Koordinierungsausschuss mit vorgeschlagenen örtlichen Leitlinien ~~für die Zuweisung von Zeitnischen sowie mit den Leitlinien für die Überwachung der Nutzung zugewiesener Zeitnischen~~. Dem betreffenden Mitgliedstaat wird ein Bericht über die Beratungen im Koordinierungsausschuss mit Angabe der dort vertretenen Standpunkte unterbreitet. ⇒ Dieser Bericht wird auch dem Leistungsüberprüfungsgremium und dem Netzmanager übermittelt. ⇐

↓95/93 (angepasst)

⊗ **Zeitnischenzuweisung** ⊗

↓793/2004 Art. 1 Nr. 6  
⇒ neu

Artikel ~~109~~

Zeitnischenpool

1. Der Koordinator richtet einen Pool ein, der alle ~~nicht nach Artikel 8 Absätze 2 und 4 zugewiesenen~~ Zeitnischen umfasst. Alle nach Artikel 3 Absatz 3 festgestellten neuen Zeitnischenkapazitäten werden in den Pool eingestellt.

~~2. Eine einem Luftfahrtunternehmen für einen Linienflugdienst oder einen programmierten Gelegenheitsflugdienst zugewiesene Abfolge von Zeitnischen verschafft diesem Unternehmen kein Anrecht auf die gleiche Abfolge von Zeitnischen in der nächsten entsprechenden Flugplanperiode, wenn das Luftfahrtunternehmen dem Koordinator gegenüber nicht ausreichend nachweisen kann, dass es die Zeitnischen entsprechend der Freigabe durch den Koordinator während der Flugplanperiode, für die sie zugewiesen waren, mindestens zu 80% genutzt hat.~~

62. Unbeschadet des Artikels ~~810 Absatz~~ Absätze 2  $\Rightarrow$  und 3  $\Leftarrow$  dieser Verordnung und unbeschadet des Artikels 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 werden in den Pool eingestellte Zeitnischen unter den antragstellenden Luftfahrtunternehmen verteilt. Von diesen Zeitnischen stehen 50 % zuerst Neubewerbern zur Verfügung, sofern sich die Anträge der Neubewerber nicht auf weniger als 50 % belaufen.  $\Rightarrow$  Der den Neubewerbern eingeräumte Vorrang wird während der gesamten Flugplanperiode aufrechterhalten.  $\Leftarrow$  Die Anträge von Neubewerbern und anderen Luftfahrtunternehmen werden vom Koordinator nach Maßgabe der Koordinierungsperioden des jeweiligen Flugplantages gleich behandelt.

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

<p>↓793/2004 Art. 1 Nr. 5 (angepasst)</p>
---

3. Unbeschadet des Artikels 10 Absatz 2 wird, falls nicht allen Anträgen auf Zeitnischen zur Zufriedenheit der betreffenden Luftfahrtunternehmen stattgegeben werden kann, dem gewerblichen Luftverkehr, insbesondere dem ~~Linien-~~  Linienflugverkehr  sowie dem programmierten Gelegenheitsflugverkehr, Vorrang eingeräumt. Im Fall konkurrierender Anträge in derselben Dienstekategorie wird dem ganzjährigen Flugbetrieb Vorrang gewährt.

<p>↓793/2004 Art. 1 Nr. 6 <math>\Rightarrow</math>neu</p>
---

74. Ein Neubewerber, dem Zeitnischen innerhalb einer Stunde vor oder nach der beantragten Zeit angeboten wurden, der dieses Angebot jedoch nicht annimmt, verliert den Status des Neubewerbers für die betreffende  $\Rightarrow$  Abfolge während der  $\Leftarrow$  Flugplanperiode.

85. Für Dienste, die durch eine Gruppe von Luftfahrtunternehmen betrieben werden, kann nur eines der beteiligten Luftfahrtunternehmen die benötigten Zeitnischen beantragen. Das Luftfahrtunternehmen, das einen derartigen Dienst betreibt, übernimmt die Verantwortung für die Einhaltung der  $\Rightarrow$  für die Inanspruchnahme des Vorrangs  $\Leftarrow$  ~~zur Wahrung angestammter Rechte~~ erforderlichen Betriebskriterien gemäß Artikel 810 Absatz 2.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 6  
(angepasst)  
⇒neu

Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen für den Betrieb einer Strecke zugewiesen sind, können von einem oder mehreren ~~beteiligten~~ Luftfahrtunternehmen ~~für den gemeinsamen Betrieb~~ ⇒ , die einer Gruppe von Luftfahrtunternehmen angehören, ⇐ genutzt werden, sofern der Kenncode des Luftfahrtunternehmens, dem die Zeitnischen zugewiesen wurden, für Koordinierungs- und Überwachungszwecke Teil der Bezeichnung des gemeinsamen Fluges bleibt. Wird der gemeinsame Betrieb eingestellt, so verbleiben die dafür genutzten Zeitnischen bei dem Luftfahrtunternehmen, dem sie ursprünglich zugewiesen wurden. ~~Luftfahrtunternehmen, die gemeinsame Strecken betreiben, unterrichten die Koordinatoren über die Einzelheiten dieses Flugbetriebs vor dessen Beginn~~ ☒ Dieser Flugbetrieb wird dem Koordinator von den Luftfahrtunternehmen, die der Gruppe angehören, gemeldet ☒ ⇒ und kann erst nach ausdrücklicher Zustimmung des Koordinators aufgenommen werden ⇐ .

↓neu

Wird eine Abfolge von Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen zugewiesen wurde, von einem anderen Luftfahrtunternehmen genutzt, ohne dass die Bedingungen dieses Absatzes erfüllt sind, entzieht der Koordinator die Abfolge und stellt sie in den Zeitnischenpool ein, nachdem er die betreffenden Luftfahrtunternehmen angehört hat.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 6

96. Dauern schwerwiegende Probleme für Neubewerber an, so trägt der Mitgliedstaat dafür Sorge, dass eine Sitzung des Flughafenkoordinierungsausschusses einberufen wird. Die Sitzung dient dazu, die Abhilfemöglichkeiten zu prüfen. Die Kommission wird zu dieser Sitzung eingeladen.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5

67. Kann dem Antrag auf eine Zeitnische nicht stattgegeben werden, so teilt der Koordinator dem antragstellenden Luftfahrtunternehmen die Gründe hierfür mit und nennt die nächstgelegene verfügbare Ausweichzeitnische.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5  
(angepasst)  
⇒neu

58. Der Koordinator berücksichtigt des Weiteren zusätzliche ~~Regelungen und~~ Leitlinien, die das Luftverkehrsgewerbe ☒ auf Ebene der Union oder ☒ weltweit ~~oder gemeinschaftsweit~~ festgelegt hat, sowie örtliche, auf Vorschlag des Koordinierungsausschusses von dem für den

betreffenden Flughafen zuständigen Mitgliedstaat oder einer anderen zuständigen Stelle gebilligte Leitlinien, sofern diese ~~Regelungen und~~ Leitlinien die unabhängige Stellung des Koordinators nicht beeinträchtigen, mit dem ~~Gemeinschaftsrecht~~  Recht der Union  in Einklang stehen, ~~und~~ die effiziente Nutzung der Flughafenkapazität bezwecken  und im Voraus der Kommission übermittelt und von dieser genehmigt wurden . ~~Diese Regelungen werden der Kommission von dem betreffenden Mitgliedstaat mitgeteilt.~~

↓ neu

Die örtlichen Leitlinien dürfen nur die Überwachung der Nutzung der zugewiesenen Zeitnischen oder die Änderung der Definition der Abfolge von Zeitnischen zur Verkürzung ihrer Länge auf weniger als 10 Zeitnischen in der Winterflugplanperiode oder auf weniger als 15 Zeitnischen in der Sommerflugplanperiode, in keinem Fall jedoch auf weniger als 5 Zeitnischen, umfassen. Die Verkürzung der Länge der Abfolge von Zeitnischen ist nur auf Flughäfen anwendbar, auf denen die Luftverkehrsdienste einer stark saisonabhängigen Nachfrage unterliegen.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5  
(angepasst)

79. Der Koordinator bemüht sich, über die geplante Zeitnischenzuweisung für die Flugplanperiode hinaus kurzfristigen Anträgen auf einzelne Zeitnischen für jede beliebige Bedarfskategorie, einschließlich der allgemeinen Luftfahrt, stattzugeben. Hierzu können die dem ~~in Artikel 10 genannten~~ Pool nach der Zuweisung an die antragstellenden Luftfahrtunternehmen noch zur Verfügung stehenden Zeitnischen sowie kurzfristig verfügbare Zeitnischen verwendet werden.

#### Artikel 810

#### ~~Zuweisung von~~ Angestammte Zeitnischen

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5

1. Abfolgen von Zeitnischen werden dem antragstellenden Luftfahrtunternehmen aus dem Zeitnischenpool zugewiesen; sie erlauben dem Unternehmen, die Flughafeninfrastruktur während der Flugplanperiode, für die sie beantragt worden sind und nach deren Ablauf sie an den gemäß Artikel 109 gebildeten Zeitnischenpool zurückzugeben sind, zum Landen oder Starten zu nutzen.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5 (angepasst) ⇒ neu
--

2. ~~Absatz 1 findet u~~ Unbeschadet der Artikel 7, ~~8a und 9 des Artikels 10 Absatz 1, 12, 13 und des Artikels 1417 keine Anwendung,~~ ⇒ wird dem betreffenden Luftfahrtunternehmen ein Vorrang für die Zuweisung derselben Abfolge in der entsprechenden folgenden Flugplanperiode eingeräumt, wenn das Luftfahrtunternehmen diese in der in Artikel 7 Absatz 1 genannten Frist beantragt, sofern ~~⇐ wenn~~ folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Eine Abfolge von Zeitnischen wurde von ~~einem~~ ☒ diesem ☒ Luftfahrtunternehmen für die Erbringung von Linienflugdiensten und programmierten Gelegenheitsflugdiensten genutzt, und
- b) das betreffende Luftfahrtunternehmen kann dem Koordinator ausreichend nachweisen, dass es die fragliche Abfolge von Zeitnischen entsprechend der Freigabe durch den Koordinator während der Flugplanperiode, für die sie zugewiesen wurde, mindestens zu ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % genutzt hat.

~~In solch einem Fall bewirkt diese Abfolge von Zeitnischen für das betreffende Luftfahrtunternehmen ein Anrecht auf die gleiche Abfolge von Zeitnischen in der nächsten entsprechenden Flugplanperiode, sofern das Luftfahrtunternehmen dies innerhalb der Frist nach Artikel 7 Absatz 1 beantragt.~~

~~43. Das Umdisponieren einer Abfolge von Zeitnischen vor Zuweisung der verbleibenden Zeitnischen aus dem in Artikel 9 genannten Pool an andere antragstellende Luftfahrtunternehmen wird nur aus betrieblichen Gründen ⇒ , beispielsweise bei Änderung des eingesetzten Fluggeräts oder der vom Luftfahrtunternehmen bedienten Verbindung, ⇐ oder in dem Fall akzeptiert, dass die Zeitnischendispositionen antragstellender Luftfahrtunternehmen gegenüber ursprünglich beantragten Dispositionen verbessert werden. Es wird erst nach ausdrücklicher Bestätigung durch den Koordinator wirksam.~~

↓793/2004 Art. 1 Nr. 6 ⇒ neu
---------------------------------

~~34. Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen vor dem 31. Januar für die folgende Sommersaison oder vor dem 31. August für die folgende Wintersaison zugewiesen wurden, jedoch vor diesen Terminen zur Neuzuweisung an den Koordinator zurückgegangen sind, werden bei der Nutzungsberechnung nicht berücksichtigt ⇒ sofern die Zeitnischen, die zugewiesen bleiben, eine Abfolge im Sinne von Artikel 2 Nummer 13 darstellen ⇐ .~~

↓neu
------

~~Zeitnischen, die auf Feiertage fallen, werden Bestandteil der Abfolge von Zeitnischen für die folgende Saison, ohne dass die Nichtnutzung begründet werden muss.~~

↓793/2004 Art. 1 Nr. 6 (angepasst) ⇒neu
---

45. Kann die ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ %ige Nutzung der Abfolge von Zeitnischen nicht nachgewiesen werden, ⇒ wird der in Absatz 2 vorgesehene Vorrang nicht eingeräumt ⇐ ~~werden alle zu dieser Abfolge zählenden Zeitnischen in den Zeitnischenpool eingestellt~~, sofern sich ihre mangelnde Nutzung nicht mit einem der folgenden Gründe rechtfertigen lässt:

- a) unvorhersehbare und unvermeidbare Umstände, auf die das Luftfahrtunternehmen keinen Einfluss hatte und die zur Folge hatten:
  - i) ein Startverbot für den gewöhnlich in dem betreffenden Flugdienst eingesetzten Luftfahrzeugtyp oder
  - ii) die ⇒ vollständige oder teilweise ⇐ Sperrung eines Flughafens oder Luftraums oder
  - iii) eine schwerwiegende Störung des Flugbetriebs auf den betreffenden Flughäfen, einschließlich der Abfolge von Zeitnischen auf anderen ~~Gemeinschaftsflughäfen~~ ☒ Flughäfen der Union ☒ im Zusammenhang mit Strecken, die von dieser Störung betroffen sind, während eines erheblichen Teils der jeweiligen Flugplanperiode;
- b) ☒ eine ☒ Unterbrechung von Flugdiensten infolge von Aktionen, die die Störung dieser Flugdienste zum Ziel hatten ⇒ , zum Beispiel im Fall eines Streiks, ⇐ und es dem Luftfahrtunternehmen dadurch praktisch und/oder technisch unmöglich machten, Flüge wie geplant durchzuführen;
- c) ☒ ein ☒ gravierender finanzieller Schaden für das betreffende Luftfahrtunternehmen der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ , in dessen Folge die Genehmigungsbehörden für die Dauer der finanziellen Umstrukturierung des Luftfahrtunternehmens gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 eine vorläufige Genehmigung erteilt haben;
- d) Gerichtsverfahren, die die Anwendung des Artikels 12 auf Strecken, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 16 der Verordnung EG Nr. 1008/2008 vorgeschrieben sind, betreffen und die eine vorübergehende Aussetzung des Flugdienstes auf diesen Strecken zur Folge haben.

↓neu
------

Ein aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission<sup>21</sup> ergangenes Verbot des Flugbetriebs in der Europäischen Union kann als Rechtfertigungsgrund für die Nichtnutzung der Abfolge von Zeitnischen im Sinne dieses Absatzes nicht akzeptiert werden.

<sup>21</sup> ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 6

56. Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus, wie Absatz 45 durch den Koordinator eines in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Flughafens angewandt wurde.

Sie trifft binnen zwei Monaten nach Eingang des Antrags eine Entscheidung nach dem Verfahren gemäß Artikel 1316 Absatz 2.

↓neu

7. Auch bei Nichterfüllung der Bedingungen von Absatz 2 Buchstaben a und b kann die Kommission beschließen, dass den Luftfahrtunternehmen für die folgende Flugplanperiode ein Vorrang für die Zuweisung derselben Abfolgen eingeräumt wird, sofern dies durch unabwiesbare Notfälle gerechtfertigt ist, die im Zusammenhang mit außergewöhnlichen Ereignissen stehen, die eine kohärente Anwendung der zu treffenden Maßnahmen bezüglich dieser Flughäfen erfordern. Die Kommission erlässt die erforderlichen Maßnahmen, deren Anwendung die Dauer einer Flugplanperiode nicht überschreitet. Sie nimmt diese unmittelbar anwendbaren Durchführungsrechtsakte nach dem Verfahren des Artikels 16 Absatz 3 an.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5  
(angepasst)  
⇒neu

Artikel 8b

**Ausschluss von Ersatzansprüchen**

8. ⇒ Der Vorrang bezüglich ⇐ ~~Das Anrecht auf~~ Abfolgen von Zeitnischen nach ~~Artikel 8~~ Absatz 2 berechtigt zu keinerlei Ersatzansprüchen aufgrund von Begrenzungen, Einschränkungen und Streichungen ⇒ dieses Vorrangs ⇐ ~~der Abfolgen~~ in Anwendung des ~~Gemeinschaftsrechts~~ ⊗ Unionsrechts ⊗ und insbesondere der Luftverkehrsbestimmungen des Vertrags.

↓neu

Artikel 11

**Reservierung von Zeitnischen**

1. Das Leitungsorgan eines koordinierten Flughafens kann beschließen, die Flughafenentgeltregelung dazu zu nutzen, Luftfahrtunternehmen von der verspäteten Rückgabe von Zeitnischen an den in Artikel 9 genannten Pool abzuhalten und sie für die

Nichtnutzung von ihnen reservierter Flughafeninfrastruktur in Anspruch zu nehmen. Folgende Grundsätze sind einzuhalten:

a) vor der Beschlussfassung wird das von Artikel 6 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> vorgesehene Verfahren eingehalten. Der Koordinator wird ebenfalls konsultiert. Bei den koordinierten Flughäfen, die nicht von Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 2009/12/EG erfasst sind, konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens den Koordinierungsausschuss und den Koordinator;

b) der Beschluss beeinträchtigt nicht die Diskriminierungsfreiheit und Transparenz des Verfahrens für die Zeitnischenzuweisung und der Flughafenentgeltregelung;

c) der Beschluss hält Luftfahrtunternehmen nicht vom Markteintritt oder von der Entwicklung von Luftverkehrsdiensten ab und beschränkt sich darauf, die dem Flughafen für die Reservierung der Flughafenkapazität, die den nicht genutzten Zeitnischen entspricht, entstandenen Kosten zu decken;

d) es erfolgt keine Inanspruchnahme für die nicht genutzte Reservierung von Flughafeninfrastruktur in Bezug auf zugewiesene Zeitnischen, die im Fall der folgenden Sommerflugplanperiode vor dem 31. Januar oder im Fall der folgenden Winterflugplanperiode vor dem 31. August an den Pool zurückgegeben werden, in Bezug auf Zeitnischen, die auf Feiertage fallen und vor denselben Daten an den Pool zurückgegeben werden, sowie in Bezug auf Zeitnischen, deren Nichtnutzung aufgrund von Artikel 10 Absatz 5 gerechtfertigt werden kann;

e) der Beschluss wird dem Koordinator, den beteiligten Parteien und der Kommission spätestens sechs Monate vor Beginn der betreffenden Flugplanperiode übermittelt.

2. Der Koordinator übermittelt dem Leitungsorgan des Flughafens alle Informationen, die die Umsetzung des in Absatz 1 genannten Beschlusses ermöglichen.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5

## Artikel ~~9~~12

### Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

1. Wurden für eine Strecke gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 auferlegt, so kann ein Mitgliedstaat auf einem koordinierten Flughafen die für den vorgesehenen Flugbetrieb auf der betreffenden Strecke benötigten Zeitnischen reservieren. Werden die reservierten Zeitnischen auf der betreffenden Strecke nicht genutzt, so werden diese Zeitnischen anderen am Betrieb dieser Strecke gemäß den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen interessierten Luftfahrtunternehmen entsprechend Absatz 2 zur Verfügung gestellt. Wenn kein anderes Luftfahrtunternehmen am Betrieb der Strecke interessiert ist und der betreffende Staat keine Ausschreibung gemäß Artikel 16 Absatz 10, Artikel 17 Absätze 3 bis 7 und Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 veranstaltet, werden die Zeitnischen entweder für eine andere gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegende Strecke reserviert oder wieder in den Pool eingestellt.

<sup>22</sup> ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5  
(angepasst)

2. Das in Artikel 16 Absatz 9, Artikel 17 ~~Absätze Absatz 3 und~~, Artikel 17 Absatz 7 sowie Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vorgesehene Ausschreibungsverfahren wird für die Nutzung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitnischen angewendet, wenn mehr als ein Luftfahrtunternehmen ~~der Gemeinschaft~~ ☒ der Union ☒ am Betrieb der Strecke interessiert ist und keine Zeitnischen innerhalb einer Stunde vor oder nach den beim Koordinator beantragten Zeiten bekommen konnte.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5  
(angepasst)

### ☒ Zeitnischenmobilität ☒

#### Artikel ~~8a~~ 13

#### ~~Zeitnischenmobilität~~ ☒ Übertragung und Tausch von Zeitnischen ☒

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5  
⇒ neu

##### 1. Zeitnischen können

- a) durch ein Luftfahrtunternehmen von einer Strecke oder Verkehrsart auf eine andere Strecke oder Verkehrsart übertragen werden, die von demselben Luftfahrtunternehmen betrieben wird;
- b) übertragen werden; ⇒ zwischen zwei Luftfahrtunternehmen mit oder ohne entgeltlichen Ausgleich oder anderweitigen Ausgleich; ⇐
  - ~~i) zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften sowie zwischen Tochtergesellschaften derselben Muttergesellschaft;~~
  - ~~ii) durch den Erwerb der Kontrolle des Kapitals eines Luftfahrtunternehmens;~~
  - ~~iii) bei vollständigen oder teilweisen Übernahmen, wenn die übertragenen Zeitnischen direkt mit dem übernommenen Luftfahrtunternehmen verbunden sind;~~
- c) eins zu eins getauscht werden zwischen Luftfahrtunternehmen ⇒ mit oder ohne entgeltlichen Ausgleich oder anderweitigen Ausgleich ⇐.

↓ neu

2. Der Mitgliedstaat schafft einen transparenten Rahmen, der Kontakte zwischen den an der Übertragung oder am Tausch von Zeitnischen interessierten Luftfahrtunternehmen unter Beachtung des Unionsrechts ermöglicht.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5  
(angepasst)  
⇒ neu

2 Übertragungen und Tauschvorgänge nach Absatz 1 werden dem Koordinator gemeldet und erst nach ausdrücklicher Bestätigung durch diesen wirksam. Der Koordinator lehnt die Bestätigung von Übertragungen oder Tauschvorgängen ab, falls diese den Anforderungen dieser Verordnung nicht genügen und nach Ansicht des Koordinators Folgendes nicht sichergestellt ist:

- a) der Flughafenbetrieb wird unter Berücksichtigung aller technischen, betrieblichen ⇒ , leistungsbezogenen ⇐ und umweltschutzbedingten Einschränkungen nicht beeinträchtigt;
- b) die nach Artikel 912 erteilten Auflagen werden eingehalten;
- c) die Zeitnischenübertragung fällt nicht unter Absatz 3 ☒ des vorliegenden Artikels ☒ .

↓ neu

Bei Übertragungen oder Tauschvorgängen nach Absatz 1 Buchstaben b und c übermitteln die Luftfahrtunternehmen dem Koordinator Einzelheiten eines eventuellen entgeltlichen oder anderweitigen Ausgleichs. Die Einzelheiten des Ausgleichs im Zusammenhang mit einer Übertragung oder einem Austausch sind vertraulich und der Koordinator teilt sie auf Anfrage nur dem Mitgliedstaat, in dem der Flughafen liegt, oder der Kommission mit. Übertragungen oder Tauschvorgänge können keinen Bedingungen unterworfen werden, mit denen bezweckt wird, die Möglichkeiten des Luftfahrtunternehmens einzuschränken, das die Zeitnischen erhalten möchte, in den Wettbewerb mit dem Luftfahrtunternehmen einzutreten, das die Zeitnischen überträgt oder tauscht.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5

3. Einem Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b 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.

An einen Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 Buchstabe b ~~Ziffern ii) und iii)~~ 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.

An einen Neubewerber im Sinne des Artikels 2 ~~Buchstabe b~~ Nummer 2 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 Zeitnischendispositionen für diese Dienste im Verhältnis zu den ursprünglich beantragten Zeiten zu verbessern.

---

↓793/2004 Art. 1 Nr. 5 (angepasst) ⇒neu
---

Artikel 14

⊗ Wettbewerbsrechtliche Bestimmungen ⊗

Diese Verordnung berührt nicht die Befugnisse öffentlicher Behörden, nach einzelstaatlichem Wettbewerbsrecht oder nach Artikel ~~81 oder 82~~ ⊗ 101, 102 ⊗ ⇒ oder 106 ⇐ des Vertrags oder nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates<sup>23</sup> die Übertragung von Zeitnischen zwischen Luftfahrtunternehmen ~~anzuordnen~~ ⇒ zu genehmigen ⇐ und deren Zuweisung zu regeln. ~~Diese Übertragungen können nur ohne finanziellen Ausgleich erfolgen.~~

---

↓545/2009 Art.1 Abs. 1
------------------------

Artikel 10a

~~Im Rahmen der Anwendung von Artikel 12 Absatz 2 akzeptieren die Koordinatoren, dass Luftfahrtunternehmen ein Anrecht auf die Abfolgen von Zeitnischen für die Flugplanperiode Sommer 2010 haben, die ihnen im Einklang mit der vorliegenden Verordnung zu Beginn der Flugplanperiode Sommer 2009 zugewiesen waren.~~

---

<sup>23</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

---

↓ neu

## **Delegierte Rechtsakte und Ausschuss**

### *Artikel 15*

#### **Ausübung der Delegation**

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den im vorliegenden Artikel genannten Bedingungen übertragen.
  2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3 Absatz 3 in fine wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung übertragen.
  3. Die in Artikel 3 Absatz 3 in fine genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss des Widerrufs beendet die Übertragung der in dem Beschluss genannten Rechte. Der Widerruf wird an dem Tag nach der Veröffentlichung des Beschlusses im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem späteren im Beschluss genannten Termin wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit der bereits in Kraft befindlichen delegierten Rechtsakte.
  4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
  5. Die delegierten Rechtsakte nach Artikel 3 Absatz 3 in fine treten nur dann in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Notifizierung des Rechtsakts an das Europäische Parlament oder den Rat widersprechen oder wenn vor Ablauf der genannten Frist das Europäische Parlament und der Rat beide die Kommission darüber informieren, dass sie nicht beabsichtigen, Widerspruch einzulegen. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.
- 

↓793/2004 Art. 1 Punkt 9  
(angepasst)

### *Artikel 16*

~~Ausschuss~~ ☒ **Ausschussverfahren** ☒

↓793/2004 Art. 1 Nr. 9  
(angepasst)  
⇒neu

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. ⇒ Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.↵

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ~~gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse unter Beachtung von dessen Artikel 8~~ ⇒ gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011<sup>24</sup> ↵.

~~Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.~~

↓neu

Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder die Zweidrittelmehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 in Verbindung mit deren Artikel 5.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 9

34. Der Ausschuss kann außerdem von der Kommission zu jeder anderen Frage im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung gehört werden.

~~4. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.~~

<sup>24</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

↓793/2004 (angepasst) ⇒neu	Art. 1	Nr. 9
----------------------------------	--------	-------

## ⊗ Durchführungmaßnahmen ⊗

### Artikel 17

#### ⊗ Übereinstimmung der Zeitnischen mit den Flugdurchführungsplänen ⊗

1. ⇒ Wenn ein Luftfahrtunternehmen einen Flugdurchführungsplan einreicht, so enthält dieser einen Verweis auf die zugewiesene Zeitnische. Der Netzmanager weist den ~~Der~~ Flugdurchführungsplan eines Luftfahrtunternehmens ~~⇒ zurück~~ ~~← kann von der zuständigen Flugsicherung abgelehnt werden~~, wenn das Unternehmen beabsichtigt, auf einem koordinierten Flughafen zu Zeiten, für die dieser koordiniert ist, zu starten oder zu landen, ohne dass ihm vom Koordinator eine Zeitnische zugewiesen wurde. ⇒??? Die Betreiber von Geschäftsreiseflugzeiten gelten als nicht im Besitz einer Zeitnische, falls ihr Flugbetrieb nicht mehr in den durch die Zeitnische abgedeckten Zeitraum fällt und die Verspätung nicht flugsicherungsbedingt ist. ⇐

↓neu
------

2. Der Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um den Informationsaustausch zwischen dem Koordinator, dem Netzmanager, den Flugsicherungsorganisationen und dem Leitungsorgan des Flughafens zu gewährleisten.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 9 ⇒neu
--------------------------------

### Artikel ~~14~~18

#### Durchsetzung

21. Der Koordinator entzieht einem in der Gründungsphase befindlichen Luftfahrtunternehmen die vorläufig zugewiesene Abfolge von Zeitnischen am 31. Januar für die folgende Sommersaison oder am 31. August für die folgende Wintersaison und stellt diese in den Pool ein, wenn das Unternehmen zu diesem Zeitpunkt nicht über eine Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung verfügt oder wenn von der zuständigen Genehmigungsbehörde keine Erklärung abgegeben wird, dass vor Beginn der betreffenden Flugplanperiode voraussichtlich eine Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung erteilt werden wird. ⇒ Die für die Genehmigungen zuständigen Behörden übermitteln dem Koordinator regelmäßig aktualisierte Informationen und beantworten seine Anfragen innerhalb angemessener Fristen. ⇐

~~3. Der Koordinator entzieht einem Luftfahrtunternehmen die Abfolge von Zeitnischen, die dieses durch einen Tausch gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe e erhalten hat, und stellt sie in den Pool ein, wenn sie nicht wie beabsichtigt genutzt worden sind.~~

42. Luftfahrtunternehmen, die Flugdienste regelmäßig  $\Rightarrow$  oder  $\Leftarrow$  ~~und~~ vorsätzlich entweder zu Zeiten durchführen, die erheblich von den zugewiesenen, zu einer Abfolge von Zeitnischen gehörenden Zeitnischen abweichen oder die Zeitnischen in einer erheblich anderen Weise als zum Zeitpunkt der Zuweisung angegeben nutzen ~~und damit den Flughafenbetrieb oder den Flugverkehr beeinträchtigen~~, verlieren den  $\Rightarrow$  Vorrang  $\Leftarrow$  Status nach Artikel 9 Absatz 2. Der Koordinator kann nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens und nach einmaliger Mahnung entscheiden, ihm die fragliche Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode zu entziehen und sie in den Pool einzustellen.  $\Rightarrow$  Beantragt das Luftfahrtunternehmen gleichwertige Zeitnischen, ist der Koordinator nicht verpflichtet, sie zuzuweisen.  $\Leftarrow$

---

$\Downarrow$  neu

Der Mitgliedstaat trägt dafür Sorge, dass der Koordinator ein wirksames System zur Überwachung der Anwendung dieses Absatzes einrichtet.

---

$\Downarrow$  793/2004 Art. 1 Nr. 9  
 $\Rightarrow$  neu

53. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen ~~oder gleichwertige Maßnahmen~~ zur Verfügung stehen  $\Rightarrow$  und angewendet werden bei  $\Leftarrow$

– ~~damit gegen die~~ wiederholter  $\Rightarrow$  oder  $\Leftarrow$  ~~und~~ vorsätzlicher Durchführung von Flugdiensten  $\Rightarrow$  ohne entsprechende Zeitnische oder  $\Leftarrow$  zu Zeiten, die erheblich von den zugewiesenen Zeitnischen abweichen, oder ~~die~~  $\Rightarrow$  bei der  $\Leftarrow$  Nutzung von Zeitnischen in einer erheblich anderen Weise als zum Zeitpunkt der Zuweisung angegeben, ~~sofern dies den Flughafenbetrieb oder den Flugverkehr beeinträchtigt, vorgegangen werden kann.~~

---

$\Downarrow$  neu

– Rückgabe von Zeitnischen nach dem 31. Januar für die folgende Sommersaison oder nach dem 31. August für die folgende Wintersaison, oder bei Beibehaltung nicht genutzter Zeitnischen, wobei einem eventuellen Rückgriff auf das in Artikel 11 vorgesehene Verfahren bei der Sanktion Rechnung zu tragen ist;

– Weigerung, dem Koordinator oder Flugplanvermittler die in den Artikeln 7 und 13 vorgesehenen Informationen zu übermitteln oder bei Übermittlung falscher oder irreführender Informationen.

Der Koordinator ist von der Anwendung solcher Sanktionen ordnungsgemäß in Kenntnis zu setzen.

↓793/2004 Art. 1 Nr. 9  
⇒neu

64. Unbeschadet des Artikels 10 Absatz 45 kann der Koordinator für den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen die in Artikel 810 Absatz 2 festgelegte Nutzungsrate von ⇒ 85 ⇐ 80 % nicht erreichen kann, entscheiden, diesem Luftfahrtunternehmen nach Anhörung die betreffende Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode zu entziehen und sie in den Pool einzustellen.

Unbeschadet des Artikels 10 Absatz 45 stellt der Koordinator die betreffenden Abfolgen von Zeitnischen nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens in den Pool ein, wenn nach einem Zeitraum, der ⇒ 15 ⇐ 20 % der Geltungsdauer der Abfolge entspricht, noch keine Zeitnischen aus dieser Abfolge genutzt worden sind. ⇒ Der Koordinator kann entscheiden, die Abfolge von Zeitnischen vor dem Ende eines Zeitraums, der 15 % der Geltungsdauer der Abfolge entspricht, zu entziehen, falls das Luftfahrtunternehmen nicht nachweist, dass es sie zu nutzen beabsichtigt. ⇐

↓793/2004 Art. 1 Nr. 7

#### Artikel ~~11~~19

### Beschwerden und Recht auf Einlegung von Rechtsmitteln

1. Unbeschadet der nach einzelstaatlichem Recht gegebenen Möglichkeiten, Rechtsmittel einzulegen, sind Beschwerden über die Anwendung des Artikels 7 Absatz 2, der Artikel ~~8, 8 und 10~~ 9, 10, 13 und 17 sowie des Artikels ~~14~~ 18 Absätze ~~1 bis 4 und Absatz 6~~ 1, 2 und 4 an den Koordinierungsausschuss zu richten. Der Ausschuss behandelt die Angelegenheit binnen eines Monats nach Einreichung der Beschwerde und macht, soweit möglich, dem Koordinator Vorschläge zur Lösung der Probleme. Können die Beschwerden nicht ausgeräumt werden, so kann der zuständige Mitgliedstaat innerhalb einer weiteren Frist von zwei Monaten für eine Schlichtung durch einen Verband der Luftfahrtunternehmen oder der Flughäfen oder durch einen anderen Dritten sorgen.

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen gemäß ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften geeignete Maßnahmen, um die Koordinatoren — außer bei grober Fahrlässigkeit und Vorsatz — in Bezug auf Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit ihren Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung zu schützen.

↓ 95/93

Artikel ~~1220~~

↓793/2004 Art. 1 Nr. 8  
(angepasst)  
⇒ neu

**Beziehungen zu Drittländern**

1. ☒ Die Kommission kann nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren entscheiden, dass ein oder mehrere Mitgliedstaaten Maßnahmen ☒ ⇒ einschließlich des Entzugs der Zeitnischen ⇐ ☒ gegenüber einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen aus dem betreffenden Drittland ergreifen, um das diskriminierende Verhalten des betreffenden Drittlands abzustellen, falls ☒ ~~Wird~~ festgestellt wird, dass ein Drittland bei der Zuweisung und Nutzung von Zeitnischen auf seinen Flughäfen

- a) Luftfahrtunternehmen der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ nicht eine Behandlung gewährt, die der durch diese Verordnung gewährleisteten Behandlung von Luftfahrtunternehmen aus diesem Land vergleichbar ist, oder
- b) Luftfahrtunternehmen der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ nicht de facto eine Inländerbehandlung gewährt oder
- c) Luftfahrtunternehmen aus anderen Drittländern eine günstigere Behandlung gewährt als Luftfahrtunternehmen der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒.

~~so kann die Kommission nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren entscheiden, dass ein oder mehrere Mitgliedstaaten Maßnahmen einschließlich der vollständigen oder teilweisen Aussetzung der Anwendung dieser Verordnung gegenüber einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen aus dem betreffenden Drittland ergreifen, um das diskriminierende Verhalten des betreffenden Drittlands abzustellen.~~

↓95/93 (angepasst)

2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von allen ernsthaften rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten, auf die die Luftfahrtunternehmen der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ bei der Erlangung von Zeitnischen auf Flughäfen in Drittländern stoßen.

**⊠ Schlussbestimmungen ⊠**

↓793/2004 Art. 1 Nr. 10  
⇒neu

Artikel ~~14a~~ 21

**Berichterstattung und Zusammenarbeit**

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens ~~drei~~ ⇒ vier ⇐ Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über deren Durchführung vor. Dieser Bericht betrifft insbesondere die Anwendung der Artikel ~~8, 8a und~~ 9, 10, ⇒ 11 ⇐ und 13.
2. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung, insbesondere bei der Einholung von Informationen für den in Absatz 1 genannten Bericht, zusammen.

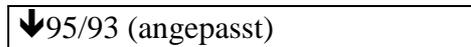


*Artikel 22*

**Aufhebung**

Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen.



*Artikel ~~1523~~*

**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am  ersten Tag der zweiten Flugplanperiode, die  ~~dreißigsten Tag~~ nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union  beginnt,  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*  
[...]

**ANHANG I****Aufgehobene Verordnung mit Liste ihrer nachfolgenden Änderungen**

Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates	(ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1)
Verordnung (EG) Nr. 894/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 142 vom 31.5.2002, S. 3)
Verordnung (EG) Nr. 1554/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 221 vom 4.9.2003, S. 1)
Verordnung (EG) Nr. 793/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 50)
Verordnung (EG) Nr. 545/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 167 vom 29.6.2009, S. 24)

---

**ANHANG II****ENTSPRECHUNGSTABELLE**

Verordnung (EWG) Nr. 95/93	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absätze 1 und 2	Artikel 1, Absätze 1 und 2
Artikel 1 Absatz 3	—
Artikel 2 Buchstabe a	Artikel 2 Nummer 1
Artikel 2 Buchstabe b	Artikel 2 Nummer 2
Artikel 2 Buchstabe c	—
Artikel 2 Buchstabe d	Artikel 2 Nummer 3
Artikel 2 Buchstabe e	Artikel 2 Nummer 4
Artikel 2 Buchstabe f Ziffer i	Artikel 2 Nummer 5
Artikel 2 Buchstabe f Ziffer ii	Artikel 2 Nummer 6
—	Artikel 2 Nummer 7
—	Artikel 2 Nummer 8
—	Artikel 2 Nummer 9
Artikel 2 Buchstabe g	Artikel 2 Nummer 11
Artikel 2 Buchstabe h	—
Artikel 2 Buchstabe i	Artikel 2 Nummer 10
Artikel 2 Buchstabe j	Artikel 2 Nummer 12
Artikel 2 Buchstabe k	Artikel 2 Nummer 13
Artikel 2 Buchstabe l	Artikel 2 Nummer 14
Artikel 2 Buchstabe m	Artikel 2 Nummer 15
—	Artikel 2 Nummer 16
—	Artikel 2 Nummer 17
—	Artikel 2 Nummer 18
—	Artikel 2 Nummer 19

—	Artikel 2 Nummer 20
—	Artikel 2 Nummer 21
Artikel 3 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 3 Absatz 3	Artikel 3 Absatz 3
Artikel 3 Absatz 4	Artikel 3 Absatz 4
—	Artikel 3 Absatz 5
Artikel 3 Absatz 5	Artikel 3 Absatz 6
Artikel 3 Absatz 6	Artikel 3 Absatz 7
Artikel 3 Absatz 7	Artikel 3 Absatz 8
—	Artikel 3 Absatz 9
—	Artikel 3 Absatz 10
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 5 Absatz 1
—	Artikel 5 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 2, Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b, Satz 1	Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b
—	Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer i
—	Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b Ziffer ii
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Satz 2	Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe c
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe d
—	Artikel 5 Absatz 3 in fine
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 5 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 4	Artikel 5 Absatz 5
Artikel 4 Absatz 5	Artikel 5 Absatz 6
Artikel 4 Absatz 6	Artikel 5 Absatz 7
Artikel 4 Absatz 7	Artikel 5 Absatz 7 und Artikel 6 Absatz 1
—	Artikel 6 Absatz 2

Artikel 4 Absatz 8	Artikel 6 Absatz 3
—	Artikel 6 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 9	—
Artikel 4 Absatz 10	Artikel 6 Absatz 5
Artikel 5 Absatz 1 erster Unterabsatz	Artikel 8 Absatz 1 erster Unterabsatz
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a
—	Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 2	Artikel 4 Absatz 5
Artikel 6 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 2
—	Artikel 4 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 1 in fine	Artikel 4 Absatz 4
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2 erster Unterabsatz Einleitungssatz	Artikel 10 Absatz 2 Einleitungssatz
Artikel 8 Absatz 2 erster Unterabsatz erster und zweiter Spiegelstrich	Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben a und b
Artikel 8 Absatz 2 zweiter Unterabsatz	—
Artikel 8 Absatz 3	Artikel 9 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 4	Artikel 10 Absatz 5
Artikel 8 Absatz 5	Artikel 9 Absatz 8 erster Unterabsatz
—	Artikel 9 Absatz 8 zweiter Unterabsatz
Artikel 8 Absatz 6	Artikel 9 Absatz 7
Artikel 8 Absatz 7	Artikel 9 Absatz 9

—	Artikel 11
Artikel 8a	Artikel 13
Artikel 8a Absatz 1	Artikel 13 Absatz 1
—	Artikel 13 Absatz 2 erster Unterabsatz
Artikel 8a Absatz 2	Artikel 13 Absatz 2 zweiter Unterabsatz
—	Artikel 13 Absatz 2 in fine
Artikel 8a Absatz 3	Artikel 13 Absatz 3
Artikel 8b Satz 1	Artikel 10 Absatz 7
Artikel 8b Satz 2	Artikel 14
Artikel 8b Satz 3	—
Artikel 9	Artikel 12
Artikel 10 Absatz 1	Artikel 9 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 2	—
Artikel 10 Absatz 3	Artikel 10, Absatz 4
Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe a erster, zweiter und dritter Spiegelstrich	Artikel 10 Absatz 5 Buchstabe a Ziffern i, ii und iii
Artikel 10 Absatz 4 Buchstaben b, c und d	Artikel 10 Absatz 5 Buchstaben b, c und d
—	Artikel 10 Absatz 5 in fine
Artikel 10 Absatz 5	Artikel 10 Absatz 7
—	Artikel 10 Absatz 6
Artikel 10 Absatz 6	Artikel 9 Absatz 3
Artikel 10 Absatz 7	Artikel 9 Absatz 4
Artikel 10 Absatz 8	Artikel 9 Absatz 5
Artikel 10 Absatz 9	Artikel 9 Absatz 6
Artikel 10a	—
Artikel 11	Artikel 19
Artikel 12	Artikel 20

Artikel 13 Absätze 1 und 2

—

Artikel 13 Absatz 3

Artikel 13 Absatz 4

—

Artikel 14 Absatz 1

—

Artikel 14 Absatz 2

Artikel 14 Absatz 3

Artikel 14 Absatz 4

Artikel 14 Absatz 5

Artikel 14 Absatz 6 Buchstaben a und b

Artikel 14a

—

Artikel 15

—

—

Artikel 16 Absätze 1 und 2

Artikel 16 Absatz 3

Artikel 16 Absatz 4

—

Artikel 15

Artikel 17 Absatz 1

Artikel 17 Absatz 2

Artikel 18 Absatz 1

—

Artikel 18 Absatz 2

Artikel 18 Absatz 3

Artikel 18 Absatz 4 erster und zweiter  
Unterabsatz

Artikel 21

Artikel 22

Artikel 23

Anhang I

Anhang II