



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 24. Oktober 2012 (26.10)
(OR. en)**

15282/12

**Interinstitutionelles Dossier:
2011/0391 (COD)**

**AVIATION 158
CODEC 2455**

BERICHT

des Generalsekretariats
an den Rat

Nr. Komm.dok.: 18009/11 AVIATION 257 CODEC 2289

Betr.: 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)
– Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 1. Dezember 2011 den obengenannten Vorschlag übermittelt. Der Vorschlag ist Teil des sogenannten Flughafenpakets aus drei Gesetzgebungsvorschlägen, die darauf abzielen, die Wettbewerbsfähigkeit an europäischen Flughäfen zu verbessern und ihre Leistung unter dem Blickwinkel der Effizienz, Qualität und Belastbarkeit zu steigern. Das allgemeine Ziel des Vorschlags besteht in einer optimalen Zuweisung und Nutzung von Flughafenzeitnischen auf verkehrsreichen Flughäfen durch Verbesserung der Zuweisungsmechanismen und der Nutzung der Zeitnischen sowie durch Gewährleistung der effektiven Durchführung und durch Förderung eines fairen Wettbewerbs und der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen. Mit dem Vorschlag wird 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, der geltende Basisrechtsakt mit Regeln und Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen auf EU-Flughäfen, geändert.

II. INHALT DES VORSCHLAGS

Der Vorschlag sieht hauptsächlich Folgendes vor:

- Einführung der Möglichkeit eines Sekundärmarkts für Zeitnischen und Stärkung des Wettbewerbs;
- Erhöhung der Transparenz des Zeitnischen-Zuweisungsverfahrens und der Unabhängigkeit der Flughafenkoordinatoren;
- Einbettung der Zeitnischenzuweisung in die Reform des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems (Einheitlicher europäischer Luftraum);
- 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.

III. BERATUNGEN IN DEN RATSGREMIEN

Die Gruppe "Luftverkehr" (im Folgenden "Gruppe") hat unter zyprischem Vorsitz im Juli 2012 mit der Prüfung des Vorschlags begonnen. Gemäß dem Interinstitutionellen Konzept für die Folgenabschätzung¹ hat die Gruppe auch die Folgenabschätzung der Kommission erörtert und bewertet.

Im Anschluss an die eingehenden Beratungen in verschiedenen Sitzungen der Gruppe hat der Vorsitz mehrere Bestimmungen des Kommissionsvorschlags geändert, um den Anliegen der Delegationen Rechnung zu tragen. Die Erwägungsgründe wurden noch nicht erörtert; sie müssen zu einem späteren Zeitpunkt an den Wortlaut der allgemeinen Ausrichtung angepasst werden.

Am 18. Oktober 2012 wurde dem Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) ein Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung übermittelt. Auf dieser Tagung äußerten mehrere Delegationen allgemeine Unterstützung für den Kompromisstext des Vorsitzes, während andere ihre Bedenken zu einigen Fragen bekräftigten und neue Formulierungsvorschläge vorlegten. Der Vorsitz nahm die Bedenken der Mitgliedstaaten zur Kenntnis und akzeptierte einige der von Delegationen eingebrachten Vorschläge, damit einige der noch offenen Fragen geklärt werden können und die Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung erleichtert wird.

¹ Bessere Rechtsetzung: Gemeinsames Interinstitutionelles Konzept für die Folgenabschätzung (Dok. 14901/05 JUR 486 COMPET 263).

Allerdings müssen einige Fragen noch auf Ratsebene erörtert werden, da bestimmte Delegationen und die Kommission weiterhin Vorbehalte zu dem Text aufrechterhalten. Änderungen in der Anlage zum vorliegenden Bericht – im Vergleich zur Anlage zu dem Bericht an den AStV – sind durch **Fettdruck** bzw. ~~Durchstreichung~~ (in der englischen Fassung) kenntlich gemacht.

IV. WICHTIGSTE NOCH OFFENE FRAGE

Trotz der intensiven Arbeiten im Hinblick auf eine Einigung über den Text sind einige Fragen weiterhin offen.

Sekundärhandel (Artikel 13, Fußnoten 60-69)

Zur Förderung einer größeren Zeitnischenmobilität hat die Kommission vorgeschlagen, den Luftfahrtunternehmen den entgeltlichen Erwerb und die Veräußerung von Zeitnischen zu ermöglichen. Ein derartiger Markt für Flughafennischen wird seit einiger Zeit auf dem Londoner Flughafen Heathrow betrieben, und die Kommission würde mit ihrem Vorschlag die Möglichkeit eröffnen, diesen Markt auf die gesamte EU auszuweiten.

Die Kommission hat auf der AStV-Tagung bekräftigt, dass der Sekundärhandel neben der Nutzung von Zeitnischen und der Länge der Abfolge von Zeitnischen einer der drei grundlegenden Punkte ihres Vorschlags war. Sie äußerte ernsthafte Bedenken bezüglich der von FR (mit Unterstützung von BG, DE, DK, EL, ES und PT) vorgeschlagenen Beschränkungen (Fußnote 62). Nach Ansicht der Kommission würde der Sekundärhandel nicht zu einem Verlust regionaler Flugverbindungen führen, sondern diese seien durch andere Faktoren gefährdet. Die Kommission, der sich BE, IT, NL und UK anschlossen, betonte, dass der Sekundärhandel in der EU im Hinblick auf die Schaffung eines integrierten und effizienten Marktes einheitlich gehandhabt werden sollte, und dass die vorgenannten Beschränkungen eine Fragmentierung des europäischen Binnenmarkts bewirken könnten.

DK hielt an ihrem Vorschlag fest, eine Geringfügigkeitsklausel aufzunehmen (Fußnote 61), nach der Zeitnischen nur verkauft werden könnten, wenn auf derselben Verbindung am selben Tag mindestens zwei Rückflüge betrieben werden. Mit dem Vorschlag von DK sollen die Bedenken bezüglich der negativen Auswirkungen ausgeräumt werden, die der Sekundärhandel auf regionale Flüge und auf Verbindungen zu großen Drehkreuzen im Allgemeinen haben könnte, da die Luftfahrtunternehmen daran interessiert sein könnten, die gehandelten Zeitnischen für rentablere Verbindungen (in der Regel Langstreckenlinien) zu nutzen, was zum Nachteil von wirtschaftlich weniger profitablen kürzeren Verbindungen gehen würde.

DE, LV und UK hielten an ihrer Ablehnung dieser Bedingung fest. IT schlug eine Kompromisslösung vor, nach der die Art der Verbindungen spezifiziert werden sollte, für die eine Geringfügigkeitsklausel angewandt werden könnte.

DK hielt ferner ihren Vorschlag aufrecht, dass gehandelte Zeitnischen während mindestens zwei Flugplanperioden nicht an andere Luftfahrtunternehmen verleast werden sollten; damit sollen Bedenken bezüglich der möglichen spekulativen Nutzung gehandelter Zeitnischen ausgeräumt werden. Aus den gleichen Gründen sind DK und IT der Ansicht, dass alle neu erworbenen Zeitnischen während zwei gleichwertiger Flugplanperioden nicht gehandelt werden sollten. Der Kommissionsvorschlag war diesbezüglich weniger einschränkend; danach sollten nur Zeitnischen, die von Neubewerbern erworben wurden, während des vorgenannten Zeitraums vom Handel ausgeschlossen sein.

Darüber hinaus äußerte UK Bedenken bezüglich des letzten Satzes der Absätze 5 und 7. Sie führt an, dass die Zeitnischen noch immer den Status als Neubewerber haben würden und dieser Satz die unerwünschte Wirkung hätte, die Luftfahrtunternehmen dazu zu zwingen, eine umdisponierte Zeitnische während bis zu sieben Monaten zu betreiben. DE und FR schlugen einen Kompromisstext vor, mit dem die Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen zum Betrieb der umdisponierten Zeitnischen auf den Zeitraum begrenzt würde, für den sie innerhalb der betreffenden Flugplanperiode zugeteilt worden waren.

V. SONSTIGE FRAGEN

Örtliche Leitlinien (Artikel 8 Absatz 4, Fußnote 38; Artikel 9 Absatz 8, Fußnote 42)

Im Kommissionsvorschlag war vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten örtliche Leitlinien erlassen könnten, nachdem sie eine beratende Stellungnahme des Koordinierungsausschusses erhalten haben, sofern die Kommission darüber unterrichtet wurde und sie den Erlass nicht innerhalb von drei Monaten abgelehnt hat. Im AStV schlug eine Mehrheit der Delegationen die Streichung der beiden letzten Unterabsätze von Absatz 4 vor; sie bevorzugten einen weniger präskriptiven Ansatz für den möglichen Inhalt der örtlichen Leitlinien. In dem ersten der genannten Unterabsätze war angegeben, dass die vorgenannten örtlichen Leitlinien die Zuweisung von Zeitnischen, die Überwachung ihrer Nutzung oder die Änderung der Länge der Abfolge von Zeitnischen betreffen könnten. Im zweiten waren drei konkrete Bedingungen angegeben, unter denen die Kommission den Erlass örtlicher Leitlinien durch einen Flughafen ablehnen könnte. UK und die Kommission sind gegen diese Streichung. Ihrer Ansicht nach sind diese Bestimmungen wichtig zur Ergänzung des vorangehenden Unterabsatzes und zur Präzisierung des möglichen Inhalts und der Bedingungen für den Erlass der örtlichen Leitlinien.

Entzug von Zeitnischen bei Missbrauch (Artikel 9 Absatz 5, Fußnote 41)

DE, der sich FR anschloss, würde gerne die Verpflichtung des Koordinators, Zeitnischen zu entziehen, wenn ein Luftfahrtunternehmen einem anderen die Nutzung seiner Zeitnischen erlaubt, ohne dass die Voraussetzungen gemäß Artikel 9 Absatz 5 erfüllt sind, in eine Option umwandeln. Die beiden Delegationen führen an, dass der Missbrauch bei Vorliegen nachweislicher Gründe entschuldbar sein kann. DE, der sich NL anschloss, schlug einen alternativen Wortlaut vor, der dem Koordinator die Möglichkeit einräumt würde, Empfehlungen für Sanktionen abzugeben, die in einem solchen Fall von den nationalen Behörden verhängt werden könnten.

Zeitnischenreservierungsgebühren (Artikel 11, Fußnoten 54 und 59)

Im Kompromissvorschlag des Vorsitzes ist in Artikel 11 Absatz 1 vorgesehen, dass der Mitgliedstaat auf Antrag des Flughafenleitungsorgans entscheiden kann, die Flughafenentgeltregelung auf die verspätete Rückgabe von Zeitnischen durch die Luftfahrtunternehmen an den Zeitnischenpool anzuwenden. CZ, UK und die Kommission würden es vorziehen, dass diese Entscheidung dem Flughafenleitungsorgan – ohne Einbeziehung der Mitgliedstaaten – überlassen bleibt.

DE schlägt vor, dass der Koordinator nicht verpflichtet sein sollte, dem Flughafenleitungsorgan alle erforderlichen Informationen für die Anwendung der Zeitnischenreservierungsgebühr zu übermitteln, und dass der Koordinator lediglich sicherstellen sollte, dass alle ihm zur Verfügung stehenden derartigen Informationen dem Flughafenleitungsorgan bereitgestellt werden.

Aufgrund von Feiertagen als verfallen gemeldete Zeitnischen (Artikel 10 Absatz 4a, Fußnote 48)

Auf der AStV-Tagung wurde vereinbart, die Formulierung "*einen erkennbaren Teil einer Abfolge von Zeitnischen*" in den Wortlaut von Artikel 10 Absatz 4 aufzunehmen; daher schlugen FR, NL und UK die Streichung von Artikel 10 Absatz 4a vor, der nunmehr überflüssig sei. Dieser Absatz wäre erforderlich gewesen, um es Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, aufgrund von Feiertagen als verfallen gemeldete Zeitnischen an den Zeitnischenpool zurückzugeben; mit der Aufnahme der vorgenannten Formulierung wäre dies jedoch nicht mehr notwendig, da solche Verfallsmeldungen durch die Möglichkeit für die Luftfahrtunternehmen abgedeckt werden können, Teile von Abfolgen zurückzugeben und trotzdem ihre historischen Rechte für die ganze Abfolge zu behalten.

Andere Anliegen und Vorbehalte der Delegationen sind in den Fußnoten in Anlage I angegeben.

UK hat einen Parlamentsvorbehalt eingelegt.

Die Europäische Kommission behält sich ihren Standpunkt zum gesamten Kompromissvorschlag in jeder Hinsicht vor. Sie ist der Ansicht, dass der Text des Vorsitzes den im Kommissionsvorschlag ermittelten Nutzen hinsichtlich der Mobilität der Bürger (24 Millionen zusätzliche Fluggäste pro Jahr und 5 Mrd. EUR wirtschaftlicher Nutzen im Zeitraum 2012-2025) verringert. Die grundlegenden Vorbehalte betreffen 85/15 und die Nutzung von Zeitnischen im Allgemeinen, den Mechanismus für die Zeitnischenreservierung und mögliche Beschränkungen, die den Sekundärhandel behindern. Weitere Bedenken betreffen die Transparenz der Koordinierung und des Zeitnischen-Zuweisungsverfahrens, die Konsistenz zwischen Zeitnischen und Flugplänen, die Beziehungen zu Drittländern, die Streichung der delegierten Rechtsakte und der Bezugnahmen auf Empfehlungen/Orientierungen/Leitlinien hinsichtlich der Durchführungsmaßnahmen.

Außerdem ist die Kommission der Ansicht, dass einige der vom Vorsitz vorgeschlagenen Änderungen eine Änderung des kodifizierten Teils des Vorschlags bewirken. Nach Auffassung der Kommission laufen Änderungen dieser Art den Bestimmungen der interinstitutionellen Vereinbarung über die systematischere Neufassung von Rechtsakten zuwider (ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1). Da die Kommission selbst keine Änderungen des kodifizierten Teils vorgeschlagen hat, würde sie im Geiste der vorgenannten interinstitutionellen Vereinbarung nur solche Änderungen akzeptieren, die sich im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens als unerlässlich aus Gründen der Kohärenz und der Klarheit erwiesen haben.

VI. FAZIT

Daher wird der Rat ersucht, auf seiner Tagung am 29. Oktober 2012 den Text in der in Anlage I wiedergegebenen Fassung zu prüfen, die verbleibenden offenen Fragen zu klären, eine allgemeine Ausrichtung anzunehmen und die in Anlage II wiedergegebene Erklärung in das Protokoll über seine Tagung aufzunehmen.

2011/0391 (COD)

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)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (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 Gemeinschaft⁴ ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden⁵. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung dieser Verordnung vorzunehmen.
- (2) Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 hat einen entscheidenden Beitrag zur Verwirklichung des Luftverkehrsbinnenmarkts und zur Entwicklung der Beziehungen zwischen der Union, ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten geleistet, indem sie den Zugang zu ausgelasteten Flughäfen der Union nach unparteiischen, transparenten und diskriminierungsfreien Regeln gewährleistet hat.
- (3) Das Ungleichgewicht zwischen dem expandierenden Luftverkehr in Europa und der Kapazität bestimmter Flughafeninfrastrukturen zur Deckung des Bedarfs nimmt jedoch ebenso zu wie die hieraus resultierende Zahl überlasteter Flughäfen in der Union.
- (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 sollten 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, und 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.

⁴ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

⁵ Siehe Anhang I.

- (5) Es ist daher notwendig, das System für die Zeitnischenzuweisung auf Flughäfen der Union zu ändern.
- (6) Die Zuweisung von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen sollte weiterhin nach neutralen, transparenten und nichtdiskriminierenden Regeln erfolgen.
- (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 vom 30. April 2008 über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft ⁶ 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 Union zu regeln.
- (9) Die Transparenz der Informationen ist eine wesentliche Voraussetzung, um ein objektives Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen sicherzustellen. Es ist daher notwendig, diese Transparenz zu stärken und technischen Fortschritten Rechnung zu tragen.
- (10) Es sollten Bestimmungen festgelegt werden, um auch Neubewerbern den Zugang zum 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.

⁶ KOM(2008)227.

- (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.
- (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.
- (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, erfordern 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.
- (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 Mitgliedstaat 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.

- (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.
- (18) Ein Flughafen kann für koordiniert erklärt werden, sofern dabei die Grundsätze der Transparenz, der Neutralität und der Nichtdiskriminierung gewahrt bleiben und die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen erfüllt sind.
- (19) Die Entscheidung, einen Flughafen zu koordinieren, sollte von dem für diesen Flughafen zuständigen Mitgliedstaat aufgrund objektiver Kriterien getroffen 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.
- (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.
- (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.
- (22) Es sind besondere Vorschriften aufrecht zu erhalten, wonach unter bestimmten Umständen angemessene inländische Flugdienste zur Bedienung von Gebieten des betreffenden Mitgliedstaats oder der betreffenden Mitgliedstaaten aufrechterhalten werden, sofern gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden.

- (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.
- (27) Drittländer sollten den Luftfahrtunternehmen der Union eine gleichwertige Behandlung gewähren.
- (28) Durch die Anwendung dieser Verordnung sollten die Wettbewerbsregeln des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere die Artikel 101, 102 und 106 nicht berührt werden.
- (29) [...].⁷
- (30) Zwecks Festlegung der Methoden der Durchführung einer Kapazitäts- und Bedarfsanalyse sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, in Bezug auf [Inhalt und Geltungsbereich] Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu erlassen. 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.

⁷ Wie die Gibraltar-Frage in den Text einfließen soll, kann erst entschieden werden, wenn die Ergebnisse der Diskussionen zwischen Spanien und dem Vereinigten Königreich vorliegen.

- (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 kontrollieren⁸, 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.
- (35) Diese Verordnung wird nach einer bestimmten Laufzeit überprüft, um ihr Funktionieren zu beurteilen.
- (36) Da die Ziele dieser Verordnung, 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 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 –

⁸ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für Flughäfen der Union.
2. [...] ⁹.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- 1) "Zeitnische": die von einem Koordinator gemäß dieser Verordnung gegebene Erlaubnis, die Infrastruktur, die für Ankunft oder Abflug eines auf einem koordinierten Flughafen betriebenen Luftverkehrsdienstes ¹⁰ erforderlich ist, an einem bestimmten Tag und zu einer bestimmten Uhrzeit, die von einem Koordinator nach dieser Verordnung zugewiesen wurden, in vollem Umfang zu nutzen;

⁹ Wie die Gibraltar-Frage in den Text einfließen soll, kann erst entschieden werden, wenn die Ergebnisse der Diskussionen zwischen Spanien und dem Vereinigten Königreich vorliegen.

¹⁰ Der Vorsitz weist darauf hin, dass der Begriff "*Luftverkehrsdienst*" nicht in der derzeitigen Verordnung, sondern in Artikel 2 Nummer 4 der Verordnung 1008/2008 definiert ist; die dortige Definition schließt die allgemeine Luftfahrt aus.

- 2) "Neubewerber":
- 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
 - b) ein Luftfahrtunternehmen, das eine Abfolge von Zeitnischen für einen Passagierlinienflugdienst ohne Zwischenlandung zwischen zwei Flughäfen der Union beantragt, auf denen an dem betreffenden Tag höchstens zwei weitere Luftfahrtunternehmen den gleichen Linienflugdienst zwischen diesen Flughäfen ohne Zwischenlandung betreiben, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dem betreffenden Tag auf dem betreffenden Flughafen für den betreffenden Flugdienst ohne Zwischenlandung weniger als neun Zeitnischen zur Verfügung stünden.

Ein Luftfahrtunternehmen, das gemeinsam mit seinem Mutterunternehmen, seinen eigenen Tochterunternehmen oder Tochterunternehmen seines Mutterunternehmens mehr als 10 % aller an dem betreffenden Tag auf einem bestimmten Flughafen zugewiesenen Zeitnischen zur Verfügung hat, gilt nicht als Neubewerber auf dem betreffenden Flughafen.

[...] (*nach Artikel 10a Absatz 2a verschoben*)

- 3) "Flugplanperiode": entweder die Sommer- oder die Wintersaison in den Flugplänen der Luftfahrtunternehmen gemäß den auf weltweiter Ebene festgelegten Leitlinien des Luftverkehrsgewerbes;
- 4) "Luftfahrtunternehmen der Union": Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft¹¹ ausgestellt wurde;
- 4a) "zuständige Genehmigungsbehörden": Behörden im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft;

¹¹ ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

- 5) "Luftfahrtunternehmen": ein Luftverkehrsunternehmen, das spätestens am 15. Januar für die folgende Sommersaison oder am 15. August für die folgende Wintersaison über eine gültige Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung verfügt; ferner gilt Folgendes:
- Für die Zwecke der Artikel 6, 9, 10, 11 und 13 schließt die Begriffsbestimmung für Luftfahrtunternehmen die Betreiber von Geschäftsreiseflugzeugen ein;
 - für die Zwecke der Artikel 5, 7, 17 und 18 schließt die Begriffsbestimmung für Luftfahrtunternehmen alle Betreiber ziviler Luftfahrzeuge ein;
- 6) "Gruppe von Luftfahrtunternehmen": zwei oder mehr Luftfahrtunternehmen, die in einem Gemeinschafts- oder Franchise-Betrieb oder Code-Sharing zur Durchführung eines bestimmten Luftverkehrsdienstes zusammenarbeiten;
- 7) "Flugsicherungsorganisation": jede Flugsicherungsorganisation im Sinne von Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums¹²;
- 8) "Bodenabfertigungsdienstleister": jeder Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten im Sinne von Artikel [...] der Verordnung Nr. [...] (über Bodenabfertigungsdienste) oder jeder Flughafennutzer im Sinne von Artikel [...] der Verordnung Nr. [...] (über Bodenabfertigungsdienste), der Selbstabfertigung im Sinne von Artikel [...] der Verordnung Nr. [...] (über Bodenabfertigungsdienste) vornimmt;
- 9) [...];

¹² ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

- 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;
- 11) "koordinierter Flughafen": ein Flughafen, auf dem ein Luftfahrtunternehmen oder ein anderer Fluggerätebetreiber für Ankunft oder Abflug hinsichtlich eines Luftverkehrsdienstes eine vom Koordinator zugewiesene Zeitnische benötigt; hiervon ausgenommen sind Flüge in staatlichem Auftrag, Notfälle¹³ und Flüge im humanitären Einsatz;
- 12) "Flughafenleitungsorgan": die Stelle, die nach dem Unionsrecht und/oder den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Verträgen – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die Einrichtungen eines Flughafens zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen obliegt;
- 13) "Abfolge von Zeitnischen": mindestens fünf Zeitnischen in einer Flugplanperiode, die 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;
- 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;

¹³ KOM: Es muss präzisiert werden, dass der Begriff "Notfälle" nur den Fall erfasst, in dem ein spezifischer Flug in einer Notlage starten oder landen muss.

- 15) "Koordinierungsparameter": in betrieblicher Hinsicht alle für die Zuweisung von Zeitnischen oder die Flugplanvermittlung auf einem Flughafen im jeweiligen Flugplanungszeitraum zur Verfügung stehenden Kapazitäten und die betrieblichen Regeln für die Kapazitätsnutzung unter Einbeziehung aller technischen, betrieblichen und umweltrelevanten Faktoren, welche – auch unter außergewöhnlichen Umständen – die Leistung der Flughafeninfrastruktur und ihrer verschiedenen Elemente beeinflussen;
- 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, bei denen es sich nicht um Linienflugverkehr handelt, die aber mit einer solchen Regelmäßigkeit oder Häufigkeit durchgeführt werden, dass sie dennoch Teil einer offensichtlich systematischen Abfolge sind, auch dann, wenn diese Flüge nicht immer dieselbe Strecke bedienen;¹⁴
- 19) "Netzmanager": die gemäß Artikel 6 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum¹⁵ geschaffene Stelle;
- 20) "Leistungsüberprüfungsgremium": das gemäß Artikel 11 Absatz 2 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.

¹⁴ In einem zusätzlichen Erwägungsgrund wird erläutert, dass diese Definition den "Betrieb von Geschäftsreiseflugzeugen" einschließt: "Gelegenheitsflugverkehr trägt zur regionalen Kohäsion und zur Wettbewerbsfähigkeit bei. *Wenn Betreiber regelmäßig Zeitnischen für diese Art des Verkehrs bei einem Flughafen genutzt haben, der in den Geltungsbereich dieser Verordnung fällt, sollte Anfragen auf kontinuierliche Nutzung solcher Zeitnischen Vorrang eingeräumt werden, auch wenn diese Zeitnischen nicht immer die gleichen Strecken betreffen.*"

¹⁵ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

Bezeichnung der Flughäfen

Artikel 3

Voraussetzungen für die Koordinierung oder Flugplanvermittlung an einem Flughafen

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 der Absätze 3 bis 3c für koordiniert.
2. Die Mitgliedstaaten können jedoch vorsehen, dass Flughäfen für flugplanvermittelt erklärt werden, sofern die Grundsätze der Transparenz, Unparteilichkeit und Nichtdiskriminierung gewahrt sind.
3. Der zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, dass bei einem Flughafen ohne Klassifikationsstatus oder einem flugplanvermittelten Flughafen durch das Flughafenleitungsorgan oder eine andere zuständige Stelle eine sorgfältige Kapazitäts- und Bedarfsanalyse durchgeführt wird, wenn dieser Mitgliedstaat es für erforderlich hält, oder innerhalb eines Jahres:
 - i) nach einem schriftlichen Antrag von Luftfahrtunternehmen, die mehr als die Hälfte der Flugdienste auf einem Flughafen betreiben, oder vom Flughafenleitungsorgan, wenn einer von diesen der Ansicht ist, dass die Kapazität für die gegenwärtigen oder geplanten Flugdienste zu bestimmten Zeiten nicht ausreicht, oder
 - ii) auf Verlangen der Kommission, insbesondere wenn Neubewerber bei der Sicherstellung von Start- und Landemöglichkeiten auf dem betreffenden Flughafen auf schwerwiegende Probleme stoßen oder der Netzmanager belegt, dass es notwendig ist, 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 vom 7. Juli 2011 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes¹⁶ zu gewährleisten.

¹⁶ ABl. L 185 vom 15.7.2011, S. 1.

- 3a. Bei dieser Analyse werden 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.
- 3b. Die Analyse basiert auf den von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten¹⁷ festgelegten Leitlinien¹⁸. Die Leitlinien werden auf die zu verwendenden Kategorien und Instrumente beschränkt und tragen dem unterschiedlichen Planungsbedarf für die in Absatz 7 aufgeführten besonderen Ereignisse Rechnung. Die betreffenden Durchführungsmaßnahmen werden im Einklang mit dem Prüfverfahren nach Artikel 16 Absatz 2 angenommen.

Bis zum Inkrafttreten des in diesem Absatz genannten Rechtsakts stützt sich die Analyse auf allgemein anerkannte Methoden.

- 3c. Wenn auf Absatz 6 Bezug genommen wird, bei größeren kapazitäts- und nutzungswirksamen Änderungen auf dem Flughafen oder gegebenenfalls auf Antrag des Koordinierungsausschusses stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Analyse aktualisiert wird. 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.
4. Auf der Grundlage der Analyse konsultiert der Mitgliedstaat das Flughafenleitungsorgan, die den Flughafen regelmäßig nutzenden Luftfahrtunternehmen, ihre Verbände, Vertreter der den Flughafen regelmäßig nutzenden allgemeinen Luftfahrt, die Flugsicherungsdienststellen und gegebenenfalls den Koordinator oder den Flugplanvermittler zur Kapazitätslage auf dem Flughafen.
5. [...]. *(in Artikel 3 Absatz 10a aufgenommen)*

¹⁷ KOM: Vorbehalt zur Ersetzung des Verweises auf delegierte Rechtsakte durch einen Verweis auf Durchführungsrechtsakte und zum Begriff Leitlinien.

¹⁸ In einem zusätzlichen Erwägungsgrund wird erläutert, dass es sich bei den Leitlinien um nicht bindende Rechtsakte handelt.

6. Treten in mindestens einer Flugplanperiode Kapazitätsprobleme auf, so stellt der Mitgliedstaat auf der Grundlage der in Absatz 3 genannten Analyse 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/oder die nach Absatz 3a ermittelte Kapazität für die Deckung des gegenwärtigen oder geplanten Bedarfs nicht ausreicht und
 - b) es keine Möglichkeit gibt, diese Schwierigkeiten kurzfristig zu beheben.¹⁹
7. Abweichend von Absatz 6 können die Mitgliedstaaten unter außergewöhnlichen Umständen wie besondere Ereignisse die betroffenen Flughäfen für einen angemessenen Zeitraum für koordiniert erklären. Dieser Zeitraum kann kürzer sein als eine Flugplanperiode.
- 7a. Abweichend von den Absätzen 3, 4, 6 und 10a kann ein Mitgliedstaat²⁰ in Notfallsituationen die betroffenen Flughäfen für einen angemessenen Zeitraum, der kürzer als eine Flugplanperiode sein kann, für koordiniert erklären²¹.
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, kann der Mitgliedstaat nach Konsultation der in Absatz 4 genannten Stellen den Klassifikationsstatus des Flughafens in einen flugplanvermittelten Flughafen oder einen Flughafen ohne Status umändern.
9. [...]

¹⁹ Vorsitz: folgenden Erwägungsgrund zur Notwendigkeit einer Koordinierung eines Flughafens bei einem Scheitern der Flugplanvermittlung aufnehmen: "*Gescheiterte Versuche zur Lösung von Kapazitätsproblemen auf flugplanvermittelten Flughäfen durch freiwillige Flugplananpassungen sollten – insbesondere wenn sie auf unzureichende Kooperation der Luftfahrtunternehmen zurückzuführen sind – als einer der Gründe für die Ausweisung eines derartigen Flughafens als koordinierter Flughafen berücksichtigt werden.*"

²⁰ BE: folgenden Text wiederherstellen: "*oder eine vom Mitgliedstaat benannte Stelle*".

²¹ KOM: Verfahren und Verantwortlichkeiten für die Koordinierung in Notfällen sollten vorab veröffentlicht werden: "*Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verfahren für diese Koordinierung transparent und nichtdiskriminierend sind.*"

10. Wird ein Beschluss auf der Grundlage der Absätze 6 oder 8 getroffen, so wird er vom Mitgliedstaat den in Artikel 4 genannten Stellen sowie dem Flughafenkoordinator oder dem Flugplanvermittler spätestens zum 1. April, sofern die folgende Winterflugplanperiode betroffen ist, und spätestens zum 1. September, sofern die folgende Sommerflugplanperiode betroffen ist, übermittelt.
- 10a. Nach Einholung einer Stellungnahme des Netzmanagers kann die Kommission gegenüber den Mitgliedstaaten Empfehlungen zu der Art und Weise abgeben, wie die Kapazität bezogen auf die Anforderungen des Netzbetriebs festgelegt wird. *(aus Artikel 3 Absatz 5 übernommen)*

Artikel 4

Koordinierungsparameter

1. ²²Auf koordinierten oder – falls der betreffende Mitgliedstaat es für erforderlich erachtet – auf flugplanvermittelten Flughäfen stellt der zuständige Mitgliedstaat sicher, dass die Koordinierungsparameter²³ zweimal jährlich rechtzeitig ermittelt werden, wobei alle relevanten technischen, betrieblichen und umweltschutzbedingten Einschränkungen sowie die diesbezüglichen Änderungen berücksichtigt werden. Für koordinierte und flugplanvermittelte Flughäfen werden diese Einschränkungen der Kommission zumindest dann mitgeteilt, wenn seit der letzten Kapazitäts- und Bedarfsanalyse²⁴ größere Veränderungen eingetreten sind.

Für die Zwecke der Prüfung der Einschränkungen und der Abgabe von Empfehlungen kann sich die Kommission vom Netzmanager unterstützen lassen.

²² Folgender Erwägungsgrund wird hinzugefügt: *"Die Kommission kann nach den Artikeln 3 und 4 dieser Verordnung Empfehlungen an die Mitgliedstaaten richten. Diese Empfehlungen sind als in keinem Fall bindend für die Mitgliedstaaten zu betrachten."*

²³ Die Passage, nach der die Festlegung der Koordinierungsparameter die *"Festlegung der geeigneten Koordinierungszeiträume"* einschließt, wurde gestrichen; in einen Erwägungsgrund wird eine entsprechende Erläuterung aufgenommen.

²⁴ KOM: Vorbehalt zu dem neuen Text am Ende des Absatzes 1. Ist der Auffassung, dass die "vorangegangene Flugplanperiode" der geeignete Bezugspunkt ist.

Grundlage für die Festlegung der Koordinierungsparameter 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.

2. Für koordinierte Flughäfen sind die Ermittlung der Parameter und die dabei angewendeten Methoden sowie alle diesbezüglichen Änderungen im Einzelnen im Koordinierungsausschuss im Hinblick auf eine Erhöhung der Kapazität und der Zahl der für die Zuweisung verfügbaren Zeitnischen auf das optimale Niveau zu erörtern, bevor eine abschließende Entscheidung über die Koordinierungsparameter getroffen wird. Alle einschlägigen Unterlagen werden interessierten Parteien auf Anfrage zugänglich gemacht.
3. Die Festlegung der Koordinierungsparameter darf die Verpflichtung zur Gewährleistung einer transparenten, unparteiischen und nichtdiskriminierenden Zeitnischenzuweisung nicht beeinträchtigen.
4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass im Hinblick auf Flugplankonferenzen die Koordinierungsparameter dem Flughafenkoordinator und dem Flugplanvermittler rechtzeitig vor der ersten Einbringung von Zeitnischen zur Verfügung gestellt werden.
5. [...]

Artikel 5

Flugplanvermittler und Koordinator

1. Der für einen flugplanvermittelten oder koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat sorgt nach Konsultation der den Flughafen regelmäßig nutzenden Luftfahrtunternehmen, ihrer Verbände und des Flughafenleitungsorgans 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.

2. Die Mitgliedstaaten fördern eine enge Zusammenarbeit zwischen den Koordinatoren und den Flugplanvermittlern mit dem Ziel der Entwicklung gemeinsamer Vorhaben auf Unionsebene, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität der verschiedenen von den Koordinatoren verwendeten Computersysteme, die Einrichtung einer gemeinsamen Datenbank und gemeinsame Konzepte zur Verbesserung der den Luftfahrtunternehmen erbrachten Dienste.
- 2a. Die Kommission fördert eine enge Zusammenarbeit zwischen den Koordinatoren und den Flugplanvermittlern im Hinblick auf die Entwicklung gemeinsamer Vorhaben auf Unions-ebene und konsultiert die Mitgliedstaaten in Bezug auf die im Einklang mit Artikel 16 Absatz 4 erzielten Fortschritte.
3. Der für einen flugplanvermittelten oder koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat stellt sicher, dass
 - a) der Koordinator und der Flugplanvermittler²⁵ auf einem flugplanvermittelten Flughafen im Rahmen dieser Verordnung in unabhängiger, unparteiischer, diskriminierungsfreier und transparenter Weise handeln;
 - b) der Koordinator bei der wesentlichen Aufgabe seiner Koordinierungstätigkeit im Rahmen dieser Verordnung seine Entscheidungen in rechtlicher, funktionaler und organisatorischer Hinsicht unabhängig von jedweder interessierten Einzelpartei sowie von dem betreffenden Mitgliedstaat und den ihm unterstehenden Stellen trifft, deren diesbezügliche Kontrollbefugnis auf die Überwachung der Finanzierung und der Rechtmäßigkeit der Tätigkeiten des Koordinators beschränkt ist, wobei
 - i) die rechtliche Unabhängigkeit bewirkt, dass die wesentlichen Funktionen des Koordinators nur einer natürlichen oder juristischen Person übertragen werden dürfen, die nicht selbst gleichzeitig Dienstleister auf diesem Flughafen, Flughafenleitungsorgan dieses Flughafens, ein Luftfahrtunternehmen, das von diesem Flughafen aus Luftverkehrsverbindungen anbietet, und auch nicht in die Organisationsstruktur des Flughafens eingebunden ist;

²⁵ Die funktionale Unabhängigkeit des Flugplanvermittlers kann in einem Erwägungsgrund näher ausgeführt werden.

- ii) die Unabhängigkeit seiner Entscheidungen in Bezug auf seine wesentlichen Funktionen und auf seine interne Organisationsstruktur darauf gestützt ist, dass er keinerlei Anweisungen vom Mitgliedstaat, vom Flughafenleitungsorgan, von auf dem Flughafen tätigen Dienstleistern oder von den Luftfahrtunternehmen erhält;
- c) die Finanzierung der Tätigkeiten des Koordinators so geregelt ist, dass die unabhängige Stellung des Koordinators gewährleistet ist. Die Finanzierung der Tätigkeiten des Flugplanvermittlers darf nicht in Konflikt zu den Pflichten des Flugplanvermittlers nach Absatz 3a stehen.
- d) [...].

3a. Die in Buchstabe c vorgesehene Finanzierung wird gemeinsam durch alle Luftfahrtunternehmen, die auf den koordinierten und flugplanvermittelten Flughäfen tätig sind, sowie durch das betreffende Flughafenleitungsorgan auf eine Weise gewährleistet, dass eine transparente und nichtdiskriminierende Verteilung der Finanzlasten zwischen ihnen sichergestellt ist und gewährleistet ist, dass die Finanzierung nicht hauptsächlich zu Lasten einer Partei geht. Das Gebührensystem spiegelt die tatsächlichen Kosten für die vom Koordinator bzw. Flugplanvermittler geleisteten Dienste wider.²⁶

Die Mitgliedstaaten können das Flughafenleitungsorgan oder jede andere von dem Mitgliedstaat benannte Einrichtung mit der Erhebung der Beiträge der Luftfahrtunternehmen zur Finanzierung des Koordinators oder des Flugplanvermittlers betrauen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Koordinator und der Flugplanvermittler über ausreichende Mittel finanzieller, personeller, technischer und materieller Art sowie über ausreichenden Sachverstand verfügen.

²⁶ Ein auf folgendem Text basierender Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "*Wird der Koordinator für mehrere Flughäfen in einem Mitgliedstaat benannt, so sollte jedes Luftfahrtunternehmen lediglich einmal einen Beitrag leisten, auch wenn es mehrere Flughäfen in dem gleichen Mitgliedstaat nutzt.*". KOM: Vorbehalt: Der Erwägungsgrund ist in seiner derzeitigen Fassung unpräzise. DE hat Bedenken gegen diesen Erwägungsgrund und schlägt folgenden Kompromiss vor: "*Wird der Koordinator für mehrere Flughäfen in einem Mitgliedstaat benannt, so **kann der Mitgliedstaat beschließen, dass jedes Luftfahrtunternehmen lediglich einmal einen Beitrag leisten sollte, auch wenn es mehrere Flughäfen in dem gleichen Mitgliedstaat nutzt.***".

4. Der Flugplanvermittler und der Koordinator nehmen im Einklang mit dem Recht der Union an Flugplankonferenzen der Luftfahrtunternehmen auf internationaler und Unionsebene teil.
5. Der Flugplanvermittler berät Luftfahrtunternehmen und empfiehlt alternative Ankunfts- und/oder Abflugzeiten, wenn eine Überlastung wahrscheinlich ist.
6. 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.
7. 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 Flughafenleitungsorgan und mit den Flugsicherungsdienststellen sowie dem Netzmanager unter Berücksichtigung der Zeit und anderer für den betreffenden Flughafen relevanter Parameter.

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

8. Die Erfüllung der Funktionen des Koordinators und des Flugplanvermittlers sowie die Verwendung ihrer finanziellen Ressourcen kann Kontrollen unterworfen werden, die vom Mitgliedstaat nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechts für das laufende Jahr und die fünf vorangegangenen Jahre eingeleitet werden. Die Kontrollen können sich auch auf frühere Koordinatoren und Flugplanvermittler erstrecken. Der Koordinator und der Flugplanvermittler stellen alle für diese Kontrollen verlangten Unterlagen, Nachweise und Informationen bereit.

Transparenz der Tätigkeiten zur Koordinierung und Flugplanvermittlung

1. Am Ende jeder Flugplanperiode legt der Koordinator und, wenn der Mitgliedstaat dies für erforderlich erachtet, der Flugplanvermittler den betreffenden Mitgliedstaaten und der Kommission einen Tätigkeitsbericht über die allgemeine Situation bezüglich der Zeitnischenzuweisung und/oder Flugplanvermittlung vor; der Bericht bezieht sich insbesondere auf die Anwendung des Artikels 9 Absatz 5 und der Artikel 13 und 18 sowie auf sämtliche an den Koordinierungsausschuss gerichteten Beschwerden über die Anwendung der Artikel 9, 10 und 10a und die entsprechenden Abhilfemaßnahmen. Der Bericht umfasst auch die Ergebnisse der letzten jährlichen²⁷ Befragung der interessierten Parteien über die Qualität der vom Koordinator oder vom Flugplanvermittler erbrachten Dienste²⁸. Der Bericht wird auf Anfrage den in Artikel 3 Absatz 4 genannten interessierten Parteien zugeleitet.
2. Die Kommission kann einen Leitfaden²⁹ für den in Absatz 1 genannten Tätigkeitsbericht und für die dort genannte Befragung vorgeben. Die betreffenden Durchführungsmaßnahmen werden im Einklang mit dem Prüfverfahren nach Artikel 16 Absatz 2 angenommen.
3. Der Koordinator richtet eine unentgeltlich zugängliche elektronische Datenbank, die die folgenden Informationen enthält, ein und hält sie auf aktuellem Stand:
 - a) die bestehenden Zeitnischen für alle Luftfahrtunternehmen auf dem Flughafen, aufgeschlüsselt nach Luftfahrtunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge;
 - b) beantragte Zeitnischen, aufgeschlüsselt nach Luftfahrtunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge für alle Luftfahrtunternehmen;

²⁷ NL: "*jährlichen*" streichen, da eine jährliche Befragung nicht erforderlich ist und den Verwaltungsaufwand erhöht.

²⁸ In einem Erwägungsgrund wird ausgeführt, dass der Bericht am Ende jeder Flugplanperiode vorzulegen ist, während die Befragung jährlich durchgeführt wird. Die Kommission wies darauf hin, dass das Berichtsschema verbindlich sein sollte, damit die Informationen zwischen den Koordinatoren verglichen werden können.

²⁹ KOM: Vorbehalt zu dem Begriff "*Leitfaden*".

- 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 unter weitestgehender Angabe der Verfügbarkeit jeweils in Bezug zu den in den Koordinierungsparametern berücksichtigten Beschränkungen. Die Datenbank muss es den Luftfahrzeugbetreibern ermöglichen, die Verfügbarkeit von Zeitnischen, die ihren Anträgen entsprechen, einzuschätzen;
- 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. Von dem betreffenden Koordinator werden jährlich aggregierte Daten zu den entgeltlichen Transaktionen veröffentlicht;
- f) vollständige und detaillierte Angaben zu den Koordinierungsparametern.

³⁰Diese Informationen sind nur für die Mitgliedstaaten, den Netzmanager, die Koordinatoren, die Flugsicherungsdienstleister, die Kommission, alle Luftfahrtunternehmen³¹ sowie das betreffende Flughafenleitungsorgan zugänglich.

Diese Informationen werden ständig auf den neuesten Stand gebracht³².

³⁰ KOM zieht eine Bezugnahme auf die "*interessierten Parteien*" im Sinne des Artikels 6 Absatz 8 der derzeitigen Verordnung vor. NL schlägt folgende Umformulierung vor: "*Diese Informationen sind für die Mitgliedstaaten, den Netzmanager, die Koordinatoren, die **Flugplanvermittler**, die Flugsicherungsdienstleister, die Kommission, alle Luftfahrtunternehmen sowie das betreffende Flughafenleitungsorgan zugänglich. **Alle nicht vertraulichen Informationen sind allen interessierten Parteien zugänglich.***".

³¹ KOM: Vorbehalt zu dem Begriff "*Luftfahrtunternehmen*". Sollte durch "*Fluggerätebetreiber*" ersetzt werden, damit alle Betreiber die für die Beantragung von Zeitnischen erforderlichen Informationen erhalten können.

³² KOM: Vorbehalt zur Streichung dieses Satzes.

4. Der Koordinator gewährleistet, dass die einschlägigen Daten³³ für mindestens fünf aufeinanderfolgende entsprechende Flugplanperioden aufbewahrt werden und zugänglich sind und dass sie unverzüglich und kostenfrei an einen Folgekoordinator am betreffenden Flughafen übertragen werden.
5. 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 Unionsrecht stehen.

Artikel 7

Unterrichtung des Flugplanvermittlers und des Koordinators

1. Luftfahrtunternehmen, die einen flugplanvermittelten oder einen koordinierten Flughafen bedienen oder zu bedienen beabsichtigen, erteilen dem Flugplanvermittler oder dem Koordinator alle von diesem erbetenen sachdienlichen Auskünfte. Ergeben sich Änderungen bezüglich dieser Auskünfte, so unterrichten die Luftfahrtunternehmen den Flugplanvermittler und den Koordinator unverzüglich über diese Änderungen. Alle einschlägigen Auskünfte sind in dem Format und in der Frist bereitzustellen, die³⁴ 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, und erklärt jedes Gesellschaftsverhältnis mit anderen auf dem betreffenden Flughafen verkehrenden Luftfahrtunternehmen.

³³ Es wird ein Erwägungsgrund zur Zugänglichkeit von Koordinierungsdaten hinzugefügt, der sich an folgendem Text orientiert: *"Die Auflistung der angestammten Zeitnischen sowie die Daten der Koordinierungsdatenbank zu bestimmten Zeitpunkten – nämlich zu (dem Termin) der ersten Einreichung (des Antrags auf Zuweisung einer Zeitnische), zu den Fristen für die Rückgabe der Zeitnischen (15. September und 15. Januar), zum 31. Januar, zum 31. August und zum Beginn und Ende jeder Flugplanperiode."*

³⁴ NL schlägt folgende Formulierung für den letzten Satzteil vor: *"auf internationalen branchenüblichen Normen und Praktiken beruhen und vom Flugplanvermittler oder dem Koordinator genauer spezifiziert werden."*

- 1a. Für alle anderen Flughäfen ohne besonderen Klassifikationsstatus können die Mitgliedstaaten verlangen, dass die Luftfahrtunternehmen, die Flüge durchführen oder durchzuführen beabsichtigen, das Flughafenleitungsorgan, die Bodenabfertigungsdienstleister und die Flugsicherungsdienstleister die ihnen verfügbaren Informationen über die von den Luftfahrtunternehmen geplanten Dienste rechtzeitig einem Koordinator oder Flugplanvermittler³⁵ auf Anfrage überlassen. In diesen Fällen stellt das Flughafenleitungsorgan ferner Informationen über die verfügbare Kapazität bereit.
- 1b. Zwecks Überwachung der Nutzung von Zeitnischen überlässt das Flughafenleitungsorgan für alle anderen Flughäfen ohne besonderen Klassifikationsstatus die ihm verfügbaren Informationen über die von einem Luftfahrtunternehmen geplanten Dienste einem Koordinator auf Anfrage.
- 1c. Auf begründeten Antrag des Netzmanagers übermitteln der Koordinator und der Flugplanvermittler diesem die in den Absätzen 1 und 1a genannten einschlägigen Informationen, die ihnen zur Verfügung stehen.
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. Der Koordinator entzieht die Zeitnische(n) bzw. 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 Flughafenleitungsorgan, die Flugsicherungsdienststellen und der Netzmanager 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 .

³⁵ NL schlägt vor, "*einem Koordinator oder Flugplanvermittler*" durch "*dem Netzmanager*" zu ersetzen.

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 betreffenden Flughafenleitungsorgan, den betreffenden Flugsicherungsdienststellen und den Vertretern der den Flughafen regelmäßig nutzenden allgemeinen Luftfahrt.

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 4 festzulegende Koordinierungsparameter,
 - iii) Verfahren zur Überwachung der Nutzung zugewiesener Zeitnischen,
 - iv) örtliche Leitlinien gemäß Absatz 4,
 - v) die Faktoren, die die Verkehrsverhältnisse auf dem betreffenden Flughafen beeinflussen,
 - vi) schwerwiegende Probleme für Neubewerber im Sinne des Artikels 10a Absatz 6,
 - vii) alle Fragen im Zusammenhang mit der Flughafenkapazität, insbesondere bezüglich der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums und der Funktion des Netzes,

viii) Verknüpfung zwischen den Koordinierungsparametern und den wesentlichen Leistungsindikatoren im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission vom 29. Juli 2010 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten³⁶;

[...] ³⁷

b) [...]

c) bei Beschwerden über die Zuweisung von Zeiträumen gemäß Artikel 19 zwischen allen Parteien zu vermitteln.

2. Vertreter des Mitgliedstaats, der Koordinator, der Netzmanager, das Leistungsüberprüfungsgremium und die nationale Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen. In begründeten Fällen kann die Kommission auf Verlangen an diesen Sitzungen als Beobachter 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. [...] (*letzter Satz in Absatz 5 aufgenommen*)

4. Jedes Mitglied des Koordinierungsausschusses, ein Mitgliedstaat oder ein Koordinator kann örtliche Leitlinien vorschlagen. Der Koordinierungsausschuss erörtert die vorgeschlagenen Leitlinien und gibt eine beratende Stellungnahme ab. Hat ein Mitgliedstaat diese Stellungnahme erhalten, kann er die betreffenden örtlichen Leitlinien erlassen, sofern der Mitgliedstaat sie der Kommission notifiziert hat und die Kommission den Erlass nicht innerhalb von drei Monaten nach der Notifizierung abgelehnt hat.

³⁶ ABl. L 201 vom 3.8.2010, S. 1.

³⁷ KOM: Vorbehalt zur Streichung dieses Satzes. Ist der Auffassung, dass der Wortlaut beibehalten und zusätzlich am Satzanfang "*gegebenenfalls*" eingefügt werden sollte, um die Übereinstimmung mit Artikel 3 Absatz 3c zu wahren.

- [...] ³⁸

5. 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.
(aus Absatz 3 übernommen)

Zeitnischenzuweisung

Artikel 9

Zeitnischenpool

1. Der Koordinator richtet einen Pool ein, der alle Zeitnischen umfasst. Alle von einem Mitgliedstaat nach Artikel 4 festgestellten neuen Zeitnischenkapazitäten werden in den Pool eingestellt. Alle Abfolgen von Zeitnischen, die die in Artikel 10 Absatz 2 genannten Kriterien erfüllen, werden ebenfalls in den Pool eingestellt; dabei wird angegeben, welche Luftfahrtunternehmen berechtigt sind, diese Abfolgen von Zeitnischen zu nutzen³⁹.
- 1a. Abfolgen von Zeitnischen werden aus dem Zeitnischenpool für die Flugplanperiode zugewiesen, für die sie beantragt werden; nach deren Ablauf müssen sie an den Zeitnischenpool zurückgegeben werden.
(aus Artikel 10 Absatz 1 übernommen)

³⁸ UK: Vorbehalt zur Streichung dieser zwei Unterabsätze. KOM hält es für notwendig, die Anforderungen für derzeit geltende Vorschriften zu präzisieren.

³⁹ KOM schlägt vor, "berechtigt sind" durch "die Genehmigung erteilt wurde" zu ersetzen.

2. Unbeschadet des Artikels 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr.1008/2008 und Artikel 12 der vorliegenden Verordnung werden in den Pool eingestellte Zeitnischen gemäß den Artikeln 10 und 10a unter den antragstellenden Luftfahrtunternehmen verteilt.

40

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 Linienflugverkehr sowie dem programmierten Gelegenheitsflugverkehr, Vorrang eingeräumt. Im Fall konkurrierender Anträge in derselben Dienstekategorie wird dem ganzjährigen Flugbetrieb Vorrang gewährt. *(von Artikel 10a zurückverlagert)*
4. [...] *(in Artikel 10a übernommen)*
5. 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, ist für die Einhaltung der für die Inanspruchnahme der Vorrechte erforderlichen Betriebskriterien gemäß Artikel 10 Absatz 2 verantwortlich.

Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen für den Betrieb einer Strecke zugewiesen sind, können von einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen, 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. Zu diesem Zweck meldet das Luftfahrtunternehmen dem Koordinator die Gruppe von Luftfahrtunternehmen, der es angehört. Wird der gemeinsame Betrieb eingestellt, so verbleiben die dafür genutzten Zeitnischen bei dem Luftfahrtunternehmen, dem sie ursprünglich zugewiesen wurden. Dieser Flugbetrieb wird dem Koordinator von den Luftfahrtunternehmen, die der Gruppe angehören, gemeldet und kann erst nach ausdrücklicher Zustimmung des Koordinators aufgenommen werden.

⁴⁰ IT schlägt folgenden neuen Absatz vor: *"In den Pool eingestellte Zeitnischen können von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 12 reserviert werden, bevor angestammte Zeitnischen zugewiesen werden."*

Ein Neubewerber, der einer Gruppe von Luftfahrtunternehmen angehört, darf für mindestens zwei entsprechende Flugplanperioden die Nutzung der ihm zugewiesenen Zeitnischen nicht anderen Luftfahrtunternehmen, die der gleichen Gruppe angehören, überlassen.

Wird eine Abfolge von Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen zugewiesen wurde, von einem anderen Luftfahrtunternehmen auf eine Art und Weise genutzt, die nicht mit den Bedingungen dieses Absatzes zu vereinbaren ist, entzieht der Koordinator die Abfolge⁴¹ und stellt sie in den Zeitnischenpool ein, nachdem er die betreffenden Luftfahrtunternehmen angehört hat.

6. [...] *(in Artikel 10a übernommen)*

7. 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. *(von Artikel 10a zurückverlagert)*

8. Der Koordinator berücksichtigt des Weiteren

- zusätzliche Regelungen und Leitlinien, die das Luftverkehrsgewerbe auf Ebene der Union oder weltweit festgelegt hat;
- örtliche Leitlinien gemäß Artikel 8 Absatz 4.

[...].⁴²

⁴¹ DE, unterstützt von FR: "entzieht" durch "kann ... entziehen" ersetzen. Alternativ schlägt DE (unterstützt von NL) folgenden Zusatz vor: "oder kann empfehlen, dass von der zuständigen nationalen Behörde Strafen verhängt werden". KOM: Vorbehalt zu den Vorschlägen von DE, FR und NL.

⁴² KOM: Vorbehalt zur Streichung dieses Unterabsatzes: "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."

9. Der Koordinator bemüht sich, über die geplante Zeiträumezuweisung für die Flugplanperiode hinaus kurzfristigen Anträgen auf einzelne Zeiträume für jede beliebige Bedarfskategorie stattzugeben. Hierzu können die dem Pool nach der Zuweisung an die antragstellenden Luftfahrtunternehmen noch zur Verfügung stehenden Zeiträume sowie kurzfristig verfügbare Zeiträume verwendet werden.

Artikel 10

Angestammte Zeiträume

1. [...] (*in Artikel 9 Absatz 1a übernommen*)
2. Unbeschadet der Artikel 7, 13 und 18 hat das betreffende Luftfahrtunternehmen in der entsprechenden folgenden Flugplanperiode Anspruch auf⁴³ dieselbe Abfolge von Zeiträumen, wenn das Luftfahrtunternehmen diese in der in Artikel 7 Absatz 1 genannten Frist beantragt und sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Die gleiche Abfolge von Zeiträumen wurde von diesem Luftfahrtunternehmen für die Erbringung von Linienflugdiensten und programmierten Gelegenheitsflugdiensten genutzt, und
 - b) das betreffende Luftfahrtunternehmen kann dem Koordinator ausreichend nachweisen, dass es die gleiche Abfolge von Zeiträumen entsprechend der Freigabe durch den Koordinator während der Flugplanperiode, für die sie zugewiesen wurde, mindestens zu 80%⁴⁴ genutzt hat.
3. Das Umdisponieren einer Abfolge von Zeiträumen vor Zuweisung der verbleibenden Zeiträumen aus dem in Artikel 10a 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 Zeiträumendispositionen⁴⁵ gegenüber ursprünglich beantragten Dispositionen verbessert werden. Es wird erst nach ausdrücklicher Bestätigung durch den Koordinator wirksam.

⁴³ KOM schlägt vor, "hat ... Anspruch auf" durch "werden ... die Rechte an ... verliehen" zu ersetzen.

⁴⁴ KOM: Vorbehalt zur Änderung des Prozentsatzes 85 % .

⁴⁵ KOM: Vorbehalt zur Streichung des Passus "von Neubewerbern".

4. Zeitnischen aus der speziellen Abfolge von 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, einen **erkennbaren Teil einer**⁴⁶ Abfolge von Zeitnischen darstellen.
- 4a. Zeitnischen, die von dem Luftfahrtunternehmen aufgrund eines Feiertags⁴⁷ als verfallen gemeldet und vor den in Absatz 4 aufgeführten Terminen zurückgegeben werden, werden Bestandteil der Abfolge von Zeitnischen für die folgende Saison, ohne dass die Nichtnutzung begründet werden muss.

Eine konsolidierte Liste von Feiertagen, die von den Koordinatoren zu billigen ist, wird von der Kommission nach dem in Artikel 16 Absatz 2⁴⁸ genannten Prüfverfahren angenommen und veröffentlicht.

5. Kann die 80 %ige⁴⁹ Nutzung der Abfolge von Zeitnischen nicht nachgewiesen werden, wird das in Absatz 2 vorgesehene Vorrecht nicht eingeräumt, sofern sich ihre mangelnde Nutzung nicht mit einem der folgenden Gründe rechtfertigen lässt:

⁴⁶ KOM: Vorbehalt zu dieser Hinzufügung.

⁴⁷ KOM: "*aufgrund eines Feiertags*" durch "*da sie auf einen Feiertag fallen*" ersetzen.

⁴⁸ Der Vorsitz weist auf eine Inkohärenz im Text hin: Es wird auf das Prüfverfahren in Artikel 16 Absatz 2 verwiesen, während in Artikel 16 Absatz 4 Buchstabe c auch auf Feiertage verwiesen wird. Eine solche doppelte Bezugnahme ist irreführend und die Delegationen wurden ersucht anzugeben, welches Verfahren sie vorziehen. FR, NL und UK schlagen vor, Absatz 4a zu streichen.

KOM macht auf den möglichen Verwaltungsaufwand aufmerksam, der durch den in diesem Absatz genannten Mechanismus entstehen könnte.

⁴⁹ KOM: Vorbehalt zur Änderung des Prozentsatzes 85 % .

- a) unvorhersehbare und unvermeidbare Umstände⁵⁰, auf die das Luftfahrtunternehmen keinen Einfluss hatte und die zur Folge hatten:
- i) ein Startverbot für den gewöhnlich in dem betreffenden Flugdienst eingesetzten Luftfahrzeugtyp;
 - ii) die vollständige oder teilweise Sperrung eines Flughafens oder Luftraums und deren direkte und unmittelbare Folgen;
 - iii) eine schwerwiegende Störung des Flugbetriebs auf den betreffenden Flughäfen, einschließlich der Abfolge von Zeitnischen auf anderen Flughäfen⁵¹ 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 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 der vorliegenden Verordnung 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.

⁵⁰ Es wird noch ein Erwägungsgrund hinzugefügt, um klarzustellen, dass diese Umstände auch außergewöhnliche Witterungsbedingungen umfassen.

⁵¹ KOM: Vorbehalt zur Streichung des Ausdrucks "*der Union*".

Ein Verbot des Flugbetriebs in der Union, das auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens⁵² verhängt wurde, kann nicht als Rechtfertigung für die Nichtnutzung der Abfolge von Zeitnischen im Sinne dieses Absatzes akzeptiert werden.

6. Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus, wie Absatz 5 durch den Koordinator angewandt wurde.

Sie trifft binnen zwei Monaten nach Eingang des Antrags eine Entscheidung. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 16 Absatz 2 erlassen.

7. [...]

⁵² ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

Auch bei Nichterfüllung der Bedingungen nach Absatz 2 Buchstaben a und b kann die Kommission von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats beschließen, dass den Luftfahrtunternehmen für die folgende entsprechende Flugplanperiode ein Vorrecht 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 nach dem in Artikel 16 Absatz 3 genannten Verfahren unverzüglich Durchführungsrechtsakte. Diese Rechtsakte bleiben für einen Zeitraum in Kraft, der die Dauer einer Flugplanperiode nicht überschreitet. Die von der Kommission getroffenen Maßnahmen können auf der Grundlage der Merkmale des betreffenden außergewöhnlichen Ereignisses nach Flughafen und Zielort differenziert werden.

8. Das Vorrecht bezüglich Abfolgen von Zeitnischen nach Absatz 2 berechtigt zu keinerlei Ersatzansprüchen aufgrund von Begrenzungen, Einschränkungen und Streichungen dieses Vorrechts in Anwendung des Unionsrechts und insbesondere der Luftverkehrsbestimmungen des AEUV.

Artikel 10a

Zuweisung anderer Zeitnischen *(aus Artikel 9 übernommen)*

1. [...] *(in Artikel 9 verblieben)*
2. Vorbehaltlich der Zuweisung von Zeitnischen nach Artikel 10 werden ⁵³50 % der verbleibenden Zeitnischen Neubewerbern zugewiesen, es sei denn, dass die Anträge der Neubewerber weniger als 50 % betragen. Der Neubewerbern eingeräumte Vorrang wird bis zum 15. Januar für die folgende Sommersaison und bis zum 15. August für die folgende Wintersaison aufrechterhalten. Wird jedoch in der gleichen Flugplanperiode eine erhebliche Anzahl von Zeitnischen verfügbar, so wird der Neubewerbern eingeräumte Vorrang in diesem Fall aufrechterhalten. 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 erfüllen.

⁵³ In einem Erwägungsgrund wird präzisiert, wie der Satz von 50 % angewendet wird.

- 2a. Ein Luftfahrtunternehmen gilt für einen Zeitraum von zwei entsprechenden Flugplanperioden nicht als Neubewerber auf einem Flughafen, wenn es gemäß Artikel 13 Zeitnischen an ein anderes Luftfahrtunternehmen auf dem gleichen Flughafen übertragen hat, es sei denn, das Luftfahrtunternehmen würde den gleichen Vorrang genießen, wenn es die Zeitnischen nicht übertragen hätte. *(aus Artikel 2 Absatz 2 übernommen)*
3. [...]. *(wieder in Artikel 9 übernommen)*
4. 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 Abfolge während der Flugplanperiode.
5. [...]. *(wieder in Artikel 9 übernommen)*
6. 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.
7. [...] *(wieder in Artikel 9 übernommen)*
8. [...] *(wieder in Artikel 9 übernommen)*
9. [...] *(wieder in Artikel 9 übernommen)*

Reservierung von Zeitnischen

1. Auf Antrag des Flughafenleitungsorgans kann ein Mitgliedstaat, der für⁵⁴ einen koordinierten Flughafen zuständig ist, bei dem nachweislich ein erhebliches Problem in Bezug auf die verspätete Rückgabe von Zeitnischen und die Nichtnutzung von Zeitnischen besteht, beschließen, die Flughafenentgelte im Sinne der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte⁵⁵ auf die verspätete Rückgabe von Zeitnischen⁵⁶ durch die Luftfahrtunternehmen an den in Artikel 9 genannten Zeitnischenpool anzuwenden und die Luftfahrtunternehmen für die Nichtnutzung von ihnen reservierter Flughafeninfrastruktur in Anspruch nehmen. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass folgende Grundsätze eingehalten werden:
 - a) Vor der Beschlussfassung wird das von Artikel 6 der Richtlinie 2009/12/EG⁵⁷ vorgesehene Verfahren sinngemäß 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 Kosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur und der unentbehrlichen Nebenleistungen – einschließlich der Kosten für Instandhaltung, Betrieb, Organisation und Verwaltung – zu decken, die dem Flughafen für die Reservierung der Flughafenkapazität, die den nicht genutzten Zeitnischen entspricht, entstehen;

⁵⁴ KOM, CZ und UK: Vorbehalt zu der Streichung von "Das Leitungsorgan eines" und zum Vorschlag des Vorsitzes, diesen Passus durch "Auf Antrag des Flughafenleitungsorgans kann ein Mitgliedstaat, der ... zuständig ist" zu ersetzen.

⁵⁵ ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11.

⁵⁶ In einem neuen Erwägungsgrund wird erläutert, dass das Leitungsorgan koordinierter Flughäfen die Flughafenentgeltregelung einsetzen kann, um der verspäteten Rückgabe von Zeitnischen an den Zeitnischenpool entgegenzuwirken.

⁵⁷ ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11.

- ca) in dem Beschluss selbst darf keine Vorauszahlung von Zeitnischenreservierungsgebühren angeordnet werden, und der Beschluss muss in Bezug auf den betreffenden Flughafen einkommensneutral wirken;
 - d) Luftfahrtunternehmen werden nicht in Anspruch genommen für
 - i) 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 von dem Luftfahrtunternehmen aufgrund eines Feiertags als verfallen gemeldet und vor denselben Terminen an den Pool zurückgegeben werden, sowie in Bezug auf Zeitnischen, deren Nichtnutzung aufgrund von Artikel 10 Absatz 5 gerechtfertigt werden kann;
 - ii) die nicht genutzte Reservierung von Flughafeninfrastruktur in Bezug auf zugewiesene Zeitnischen, die im Fall der folgenden Sommerflugplanperiode nach dem 31. Januar oder im Fall der folgenden Winterflugplanperiode nach dem 31. August an den Pool zurückgegeben werden und die der Koordinator anderen Luftfahrtunternehmen zugeteilt hat;
 - e) der Beschluss wird dem Koordinator, den beteiligten Parteien und der Kommission spätestens sechs Monate vor Beginn der betreffenden Flugplanperiode übermittelt⁵⁸.
2. Der Koordinator übermittelt⁵⁹ dem Leitungsorgan des Flughafens alle Informationen, die die Umsetzung des in Absatz 1 genannten Beschlusses ermöglichen.

⁵⁸ KOM schlägt folgenden neuen Buchstaben vor: "*der Beschluss wird den Mitgliedstaaten mindestens 12 Monate vor Beginn der betreffenden Flugplanperiode mitgeteilt.*".

⁵⁹ DE: Statt "*Der Koordinator übermittelt*" sollte es heißen "*Der Koordinator macht ... zugänglich*".

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 in seinem Hoheitsgebiet 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 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 veranstaltet oder die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gemäß Artikel 16 Absatz 11 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 abgelaufen ist, werden die Zeitnischen entweder für eine andere gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegende Strecke reserviert oder wieder in den Pool eingestellt.

2. Das in Artikel 16 Absatz 10, Artikel 17 Absätze 3 bis 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 Union am Betrieb der Strecke interessiert ist und keine Zeitnischen innerhalb einer Stunde vor oder nach den beim Koordinator beantragten Zeiten bekommen konnte.

Zeitnischenmobilität

Artikel 13

Übertragung und Tausch von Zeitnischen⁶⁰

1. Vorbehaltlich der ausdrücklichen Bestätigung durch den betreffenden Koordinator⁶¹ können Zeitnischen nach Meldung durch das betroffene Luftfahrtunternehmen
 - 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;
 - c) eins zu eins getauscht werden zwischen Luftfahrtunternehmen mit oder ohne entgeltlichen Ausgleich oder anderweitigen Ausgleich.⁶²

⁶⁰ EL hat einen Vorbehalt zu diesem Artikel.

⁶¹ DK schlägt die folgende Geringfügigkeitsklausel für die Buchstaben b und c vor: "Eine Zeitnische kann nur dann übertragen oder getauscht werden, wenn am gleichen Tag mehr als zwei Rückflüge auf der betreffenden Strecke erfolgen". DE, LV und UK: dagegen. IT schlägt folgenden Kompromisstext vor: "*Eine Zeitnische kann nur dann übertragen oder getauscht werden, wenn auf der betreffenden Strecke zwischen einem Flughafen in der Union und einem Flughafen, der Rand- oder Entwicklungsgebiete seines Hoheitsgebiets bedient, oder auf einer wenig frequentierten Strecke zu einem Flughafen seines Hoheitsgebiets, insoweit die jeweilige Strecke für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Gebiets, das der Flughafen bedient, als unabdingbar gilt, am gleichen Tag mehr als zwei Rückflüge erfolgen.*" KOM: Vorbehalt zum Vorschlag von DK.

⁶² FR (unterstützt von BG, DE, DK, EL, ES und PT): folgenden neuen Unterabsatz hinzufügen: "*Die Mitgliedstaaten können einige Beschränkungen der in den Buchstaben b und c vorgesehenen Tausch- und Übertragungsvorgänge mit entgeltlichem oder anderweitigem Ausgleich anwenden, wenn nachweislich ein erhebliches Problem im Zusammenhang mit diesen Tausch- und Übertragungsvorgängen besteht. Diese Beschränkungen sind zu begründen und der Europäischen Kommission ordnungsgemäß zu notifizieren.*". KOM: Vorbehalt zu diesem Zusatz. BE, IT, NL und UK: Bedenken in Bezug auf diesen Zusatz.

- 1a. Könnte sich nach Auffassung des Koordinators eine Übertragung oder ein Tausch gemäß Absatz 1 unmittelbar und in nicht unerheblichem Maß negativ auf das Leistungsniveau auf einer von dem betreffenden Flughafen aus betriebenen Regionalverbindung auswirken, so unterrichtet der Koordinator dementsprechend den bzw. die betreffenden Mitgliedstaat(en).
2. Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich koordinierte Flughäfen befinden, stellt sicher, dass ein transparenter Rahmen geschaffen wird, der Kontakte zwischen den an der Übertragung oder am Tausch von Zeitnischen interessierten Luftfahrtunternehmen unter Beachtung des Unionsrechts ermöglicht. Interessierten Parteien erhalten offenen Zugang zu solchen nicht vertraulichen Informationen.
- 2a. 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 und umweltschutzbedingten Einschränkungen nicht beeinträchtigt;
 - b) die nach Artikel 12 erteilten Auflagen werden eingehalten;
 - c) die Übertragung oder der Tausch von Zeitnischen fällt nicht unter die Absätze 3 bis 7.
(wiederhergestellt)

Der Koordinator lehnt die Bestätigung von Übertragungen oder Tauschvorgängen nicht aus anderen als den im vorliegenden Absatz genannten Gründen ab.

- 2b. 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 Tausch werden vertraulich behandelt, und der Koordinator teilt sie auf Anfrage nur dem Mitgliedstaat, in dem der Flughafen liegt, oder der Kommission mit.

- 2c. 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.

63

3. Einem Neubewerber⁶⁴ zugewiesene Zeitnischen dürfen außer im Fall einer aufgrund gesetzlicher Vorschriften genehmigten Übernahme der Geschäftstätigkeit eines in Konkurs gegangenen Unternehmens nicht gemäß Absatz 1 Buchstabe b übertragen⁶⁵ werden.
(bisheriger Absatz 5)
4. Einem Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 Buchstabe b 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. *(bisheriger Absatz 6)*
5. Einem Neubewerber zugewiesene Zeitnischen dürfen während eines Zeitraums von zwei sich entsprechenden Flugplanperioden nicht gemäß Absatz 1 Buchstabe c getauscht⁶⁶ werden, es sei denn, um die Zeitnischendispositionen für diese Dienste im Verhältnis zu den ursprünglich beantragten Zeiten zu verbessern. Die aufgrund einer solchen Übertragung erhaltenen Zeitnischen werden von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen für die Flugplanperiode, für die sie zugeteilt wurden, und für mindestens eine vollständige Flugplanperiode entsprechend genutzt⁶⁷. *(bisheriger Absatz 7)*

⁶³ Folgender Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "*Es wird anerkannt, dass Zeitnischen handelbar sind; dementsprechend – und unbeschadet des Steuerrechts – kann kein Element dieser Verordnung so ausgelegt werden, dass die Mitgliedstaaten daran gehindert werden, unter uneingeschränkter Wahrung des Unionsrechts eine Steuer auf die Übertragung oder den Tausch von Zeitnischen mit entgeltlichem Ausgleich zwischen zwei Luftfahrtunternehmen zu erheben.*" LV und UK lehnen einen solchen Vorschlag ab, da es ihres Erachtens zu Doppelbesteuerung und Marktverzerrungen kommen könnte. KOM hält diesen Erwägungsgrund nicht für notwendig.

⁶⁴ DK und IT: alle neu erworbenen Zeitnischen und nicht nur die die von Neubewerbern erworbenen Zeitnischen einbeziehen.

⁶⁵ DK: "*oder verleast*" einfügen.

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ UK: Bedenken zu dem letzten Satz dieses Absatzes. UK hält diesen Passus für unnötig, da die Zeitnischen immer noch den Status von Zeitnischen für Neubewerber hätten und dieser Satz die unerwünschte Wirkung hätte, die Luftfahrtunternehmen dazu zu zwingen, eine umdisponierte Zeitnische bis zu sieben Monaten lang zu nutzen. DE und FR schlagen folgende Fassung vor: "*Die aufgrund einer solchen Übertragung erhaltenen Zeitnischen werden von den betreffenden Luftfahrtunternehmen für den Zeitraum, für den sie in dieser Flugplanperiode zugeteilt wurden, entsprechend genutzt.*".

6. **⁶⁸Unbeschadet der Absätze 3 bis 5 dürfen** Zeitnischen, die nicht gemäß Artikel 10 Absätze 2 oder 3 zugewiesen wurden, nur nach Absatz 1 Buchstabe b im Fall einer Übernahme der Tätigkeit eines Unternehmens oder zwischen einer Muttergesellschaft und ihren Tochtergesellschaften oder zwischen Tochtergesellschaften der gleichen Muttergesellschaft übertragen werden. *(bisheriger Absatz 3)*
7. **Unbeschadet der Absätze 3 bis 5 dürfen** Zeitnischen, die nicht gemäß Artikel 10 Absätze 2 oder 3 zugewiesen wurden, nur nach Absatz 1 Buchstabe c getauscht werden, um die Zeitnischendispositionen für diese Dienste im Verhältnis zu den ursprünglich beantragten Zeiten zu verbessern. Die aufgrund einer solchen Übertragung erhaltenen Zeitnischen werden von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen für die Flugplanperiode, für die sie zugeteilt wurden, und für mindestens eine vollständige Flugplanperiode entsprechend genutzt⁶⁹. *(bisheriger Absatz 4)*

Artikel 14

Wettbewerbsrechtliche Bestimmungen

Diese Verordnung berührt nicht die Befugnisse öffentlicher Behörden, nach einzelstaatlichem Wettbewerbsrecht oder nach Artikel 101, 102 oder 106 AEUV oder nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁷⁰ die Übertragung und den Tausch von Zeitnischen zwischen Luftfahrtunternehmen zu genehmigen oder zu beschränken und deren Zuweisung zu regeln.

⁶⁸ Der Text in Fettdruck wurde hinzugefügt, um die Anwendung der Absätze 3 bis 7 zu präzisieren.

⁶⁹ UK: Bedenken zu dem letzten Satz dieses Absatzes. UK hält diesen Passus für unnötig, da die Zeitnischen immer noch den Status von Zeitnischen für Neubewerber hätten und dieser Satz die unerwünschte Wirkung hätte, die Luftfahrtunternehmen dazu zu zwingen, eine umdisponierte Zeitnische bis zu sieben Monaten lang zu nutzen. DE und FR schlagen folgende Fassung vor: "*Die aufgrund einer solchen Übertragung erhaltenen Zeitnischen werden von den betreffenden Luftfahrtunternehmen für den Zeitraum, für den sie in dieser Flugplanperiode zugeteilt wurden, entsprechend genutzt.*".

⁷⁰ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

Durchführung

Artikel 15

[...]

Artikel 16

Ausschussverfahren

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 gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011⁷¹.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 in Verbindung mit deren Artikel 5.
4. Der Ausschuss kann außerdem von der Kommission zu jeder anderen Frage im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Verordnung gehört werden, auch in Bezug auf
 - a) die Methoden zur Festlegung der Koordinierungsparameter⁷²;
 - b) **Flüge, die gemäß Artikel 2 Nummer 11 von der Zeitnischenzuweisung ausgenommen sind;**
 - c) **Feiertage im Sinne des Artikels 10 Absatz 4a und des Artikels 11⁷³;**
 - d) **den Begriff "erheblich abweichende Zeiten" in Artikel 17 Absatz 1 und Artikel 18 Absatz 2⁷⁴.**

⁷¹ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

⁷² UK: Vorbehalt zu diesem Buchstaben.

⁷³ Siehe Fußnote 48 zu Artikel 10 Absatz 4a.

⁷⁴ FR: "*einen erkennbaren Teil einer Abfolge von Zeitnischen*" hinzufügen.

Übereinstimmung der Zeitnischen mit den Flugdurchführungsplänen

1. ⁷⁵Wenn ein Luftfahrtunternehmen einen Flugdurchführungsplan einreicht, so enthält dieser einen Verweis auf die zugewiesene Zeitnische. Auf Antrag des Mitgliedstaats⁷⁶ weist der Netzmanager den Flugdurchführungsplan eines Luftfahrtunternehmens zurück, wenn das Luftfahrtunternehmen auf einem koordinierten Flughafen zu Zeiten, für die dieser koordiniert ist, eine Ankunft oder einen Abflug plant, ohne dass ihm vom Koordinator eine Zeitnische für diesen Flug zugewiesen wurde. Der Mitgliedstaat kann diese Aufgabe dem Koordinator übertragen. Betreiber von Geschäftsreiseflugzeugen gelten als nicht im Besitz einer Zeitnische, falls sie ihren Flug zu einer Zeit durchführen mussten, die erheblich von der zugewiesenen Zeitnische abweicht, und die Verspätung nicht flugsicherungsbedingt ist.
2. Der Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um den Informationsaustausch zwischen dem Koordinator, dem Netzmanager, den Flugsicherungsorganisationen und dem Leitungsorgan des Flughafens zu gewährleisten.
3. [...].
- 3a. Für die Zwecke des Absatzes 1 gilt, dass jedes Luftfahrtunternehmen, das beabsichtigt, einen Flug in staatlichem Auftrag, im Notfall oder einen Flug im humanitären Einsatz durchzuführen, dem Koordinator unverzüglich die die zur Bestimmung seines Flugplans erforderlichen Informationen bereitzustellen hat.

⁷⁵ IT: Vorbehalt zu diesem Absatz.

⁷⁶ KOM: Vorbehalt zum Anfang dieses Satzes: "*Auf Antrag des Mitgliedstaats*".

Durchsetzung

1. Der Koordinator entzieht einem in der Gründungsphase befindlichen Luftfahrtunternehmen die vorläufig zugewiesene Abfolge von Zeitnischen am 15. Januar für die folgende Sommersaison oder am 15. 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.⁷⁸
2. Ein Luftfahrtunternehmen, das Flugdienste wiederholt entweder zu Zeiten durchführt, 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, verliert das Vorrecht nach Artikel 10 Absatz 2, es sei denn, es weist nach, dass kein Vorsatz gegeben war. 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. Beantragt das Luftfahrtunternehmen gleichwertige Zeitnischen, ist der Koordinator nicht verpflichtet, sie zuzuweisen.

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

⁷⁷ Ein auf folgendem Text basierender Erwägungsgrund wird hinzugefügt: *"Sind Zwangsmaßnahmen auf ein Luftfahrtunternehmen anzuwenden, sollten die Mitgliedstaaten Strecken, die Regionen in Randlage, einschließlich Insel-Mitgliedstaaten, an große europäische Drehkreuzflughäfen anbinden, besondere Aufmerksamkeit widmen, da ein Beschluss über den Entzug solch wichtiger Zeitnischen die Anbindung dieses Mitgliedstaats an den Rest der Welt beeinträchtigen könnte."* NL stimmt diesem Erwägungsgrund nicht zu, da er keinen Bezug zum Text hat und zusätzliche Unklarheiten schafft. KOM: Vorbehalt, da der Erwägungsgrund impliziert, dass Flüge zu Inseln im Hinblick auf die Einhaltung der Verordnung anders behandelt werden sollten.

⁷⁸ KOM ist damit einverstanden, eine Erklärung abzugeben, die besagt, dass der Koordinator Zugang zur CIRCA-Datenbank der in der Verordnung 1008/2008 genannten zuständigen Genehmigungsbehörden erhält. Es sei darauf hingewiesen, dass dieser Zugang jedoch nicht Verantwortung einer Behörde berührt, spezielle Ad-hoc-Anfragen von Koordinatoren zu beantworten.

3. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen zur Verfügung stehen und insbesondere angewendet werden bei
- den in Absatz 2 beschriebenen Fällen;
 - Fällen, in denen die Luftfahrtunternehmen ohne Zeitnische Flüge durchführen⁷⁹;
 - Fällen, in denen ein einzelner Flug, der nicht Teil einer Abfolge ist, unberechtigterweise zu einer Zeit durchgeführt wird, die erheblich von der zugewiesenen Zeitnische abweicht;
 - 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 Rechnung zu tragen ist;
 - versäumter Übermittlung der in den Artikeln 7 und 13 vorgesehenen Informationen an den Koordinator oder Flugplanvermittler oder bei Übermittlung falscher oder irreführender Informationen;
 - den in Artikel 13 Absatz 2c beschriebenen Fällen;
 - **Planung von Flugzeiten am Tag der Durchführung zu Zeiten, die erheblich von den zugewiesenen Zeitnischen abweichen⁸⁰.**

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

⁷⁹ Später soll in einem neuen Erwägungsgrund zum Ausdruck gebracht werden, dass dies nicht für Flüge gilt, die ohne Zeitnischen durchgeführt werden können (Flüge in staatlichem Auftrag, Notfälle und Flüge im humanitären Einsatz).

⁸⁰ NL schlägt vor, diesen Gedankenstrich zu streichen, da er nicht mit dem Geltungsbereich der Verordnung in Zusammenhang steht; der Aspekt sollte im Bereich der Fluggastrechte behandelt werden.

4. Unbeschadet des Artikels 10 Absatz 5 kann der Koordinator für den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen die in Artikel 10 Absatz 2 festgelegte Nutzungsrate von 80%⁸¹ 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 5 stellt der Koordinator die betreffenden Abfolgen von Zeitnischen nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens in den Pool ein, wenn nach einem Zeitraum, der 20 % der Geltungsdauer der Abfolge entspricht, noch keine Zeitnischen aus dieser Abfolge genutzt worden sind. Der Koordinator kann entscheiden, die Abfolge von Zeitnischen vor dem Ende eines Zeitraums, der 20 % der Geltungsdauer der Abfolge entspricht, zu entziehen, falls das Luftfahrtunternehmen nicht nachweist, dass es sie zu nutzen beabsichtigt.

Artikel 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 9, 10, 13 und 17 sowie des Artikels 18 Absätze 1, 2 und 4 zunächst 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.

⁸¹ KOM: Vorbehalt zur Änderung des Prozentsatzes 85 % .

Beziehungen zu Drittländern⁸²

1. Unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union und der bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten kann ein Mitgliedstaat⁸³ Maßnahmen, einschließlich des Entzugs von Zeitnischen, gegenüber einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlands ergreifen, um das diskriminierende Verhalten des betreffenden Drittlands abzustellen, falls festgestellt wird, dass
 - i) gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein fairer Wettbewerb mit Luftfahrtunternehmen der EU nicht sichergestellt sind oder
 - ii) ein Drittland in Bezug auf die Zuweisung und Nutzung von Zeitnischen an seinen Flughäfen in diskriminierender Weise im Sinne des Absatzes 1b handelt.

- 1b. Im Sinne des Absatzes 1 gilt das Verhalten eines Drittlandes als diskriminierend, wenn es**
 - a) Luftfahrtunternehmen der Union nicht eine Behandlung gewährt, die der durch diese Verordnung gewährleisteten Behandlung von Luftfahrtunternehmen aus diesem Land vergleichbar ist, oder
 - b) Luftfahrtunternehmen der Union nicht de facto eine Inländerbehandlung gewährt oder
 - c) Luftfahrtunternehmen aus anderen Drittländern eine günstigere Behandlung gewährt als Luftfahrtunternehmen der Union.

⁸² KOM: Vorbehalt zu den vom Vorsitz vorgenommenen inhaltlichen Änderungen. Zweck des von der Kommission vorgeschlagenen Artikels ist lediglich eine Präzisierung der geltenden Verordnung. UK: Prüfungsvorbehalt zu diesem Artikel.

⁸³ KOM: Vorbehalt zu den ersten Zeilen dieses Absatzes. KOM macht geltend, dass bilaterale Luftverkehrsabkommen keine Bestimmungen enthalten, die Vorrang vor der derzeitigen Verordnung haben. Die Mitgliedstaaten sollten nicht in der Lage sein, einseitig in dieser Frage zu handeln. Dies würde das Funktionieren eines nichtdiskriminierenden und transparenten EU-Zeitnischenzuteilungssystems gefährden.

- 1a. Unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union⁸⁴ kann die Kommission nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Verfahren empfehlen⁸⁵, dass ein oder mehrere Mitgliedstaaten Maßnahmen, einschließlich des Entzugs von Zeitnischen, gegenüber einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen aus einem Drittland ergreifen, um das diskriminierende Verhalten des betreffenden Drittlands abzustellen, falls festgestellt wird, dass gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein fairer Wettbewerb mit Luftfahrtunternehmen der EU nicht sichergestellt sind.
2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von allen ernsthaften rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten, auf die die Luftfahrtunternehmen der Union bei der Erlangung von Zeitnischen auf Flughäfen in Drittländern stoßen.

Schlussbestimmungen

Artikel 21

Berichterstattung und Zusammenarbeit

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über deren Durchführung vor. Dieser Bericht betrifft insbesondere die Anwendung der Artikel 9, 10, 10a, 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.

⁸⁴ KOM schlägt vor, den Passus "*Unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union*" durch "*Unbeschadet des Absatzes 1b*" zu ersetzen, um etwaige Inkohärenzen zwischen den beiden Absätzen zu vermeiden.

⁸⁵ KOM: Vorbehalt zum Rückgriff auf das Verfahren nach Artikel 16 Absatz 2 für die Annahme von Empfehlungen, die nicht bindend sind und nicht im Wege eines Durchführungsrechtsakts erlassen werden können.

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 23

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt nach Ablauf eines Zeitraums von 24 Monaten nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* am früheren der beiden folgenden Termine in Kraft: am letzten Sonntag des Monats März oder am letzten Sonntag des Monats Oktober.

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

[...]

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)

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 Absatz 1
Artikel 2 Buchstabe b	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 2 Buchstabe c	—
Artikel 2 Buchstabe d	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 2 Buchstabe e	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 2 Buchstabe f Ziffer i	Artikel 2 Absatz 5
Artikel 2 Buchstabe f Ziffer ii	Artikel 2 Absatz 6
—	Artikel 2 Absatz 7
—	Artikel 2 Absatz 8
—	Artikel 2 Absatz 9
Artikel 2 Buchstabe g	Artikel 2 Absatz 11
Artikel 2 Buchstabe h	—
Artikel 2 Buchstabe i	Artikel 2 Absatz 10
Artikel 2 Buchstabe j	Artikel 2 Absatz 12
Artikel 2 Buchstabe k	Artikel 2 Absatz 13
Artikel 2 Buchstabe l	Artikel 2 Absatz 14
Artikel 2 Buchstabe m	Artikel 2 Absatz 15
—	Artikel 2 Absatz 16
—	Artikel 2 Absatz 17
—	Artikel 2 Absatz 18
—	Artikel 2 Absatz 19

—	Artikel 2 Absatz 20
—	Artikel 2 Absatz 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 erster Satz	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 zweiter Satz	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 Unterabsatz 1	Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1
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 Unterabsatz 1 einleitender Satz	Artikel 10 Absatz 2 Eingangsteil
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1 erster und zweiter Gedankenstrich	Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben a und b
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2	—
Artikel 8 Absatz 3	Artikel 9 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 4	Artikel 10 Absatz 5
Artikel 8 Absatz 5	Artikel 9 Absatz 8 Unterabsatz 1
—	Artikel 9 Absatz 8 Unterabsatz 2
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 Unterabsatz 1
Artikel 8a Absatz 2	Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 2
—	Artikel 13 Absatz 2 in fine

Artikel 8a Absatz 3	Artikel 13 Absatz 3
Artikel 8b erster Satz	Artikel 10 Absatz 7
Artikel 8b zweiter Satz	Artikel 14
Artikel 8b dritter Satz	—
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 Gedankenstrich	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 16 Absätze 1 und 2
—	Artikel 16 Absatz 3
Artikel 13 Absatz 3	Artikel 16 Absatz 4
Artikel 13 Absatz 4	—
—	Artikel 15
Artikel 14 Absatz 1	Artikel 17 Absatz 1
—	Artikel 17 Absatz 2
Artikel 14 Absatz 2	Artikel 18 Absatz 1
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 18 Absatz 2
Artikel 18 Absatz 3
Artikel 18 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 2
Artikel 21
Artikel 22
Artikel 23
Anhang I
Anhang II

ERKLÄRUNG FÜR DAS RATSPROTOKOLL

"Damit das Vereinigte Königreich und Spanien mehr Zeit erhalten, um eine Einigung in der Gibraltar-Frage zu erzielen, schlägt der Vorsitz vor, diese Angelegenheit einstweilen ruhen zu lassen.

Um dieser "Ruhephase" in unserem Text Rechnung zu tragen, schlägt der Vorsitz vor, alle Bezugnahmen auf Gibraltar (in Erwägungsgrund 29 und in Artikel 1) im Text fallen zu lassen und die Fußnoten 7 und 9 durch einen Text zu ersetzen, der besagt, dass die Angelegenheit in dieser Weise einstweilen ruhen gelassen wird."
