Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B

VERORDNUNG (EWG) Nr. 95/93 DES RATES

vom 18. Januar 1993

über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

(ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EG) Nr. 894/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Mai 2002	L 142	3	31.5.2002
►M2	Verordnung (EG) Nr. 1554/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003	L 221	1	4.9.2003
►M3	Verordnung (EG) Nr. 793/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004	L 138	50	30.4.2004
►M4	Verordnung (EG) Nr. 545/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009	L 167	24	29.6.2009
►M5	Verordnung (EU) 2020/459 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. März 2020	L 99	1	31.3.2020
►M6	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1477 der Kommission vom 14. Oktober 2020	L 338	4	15.10.2020

▼B

VERORDNUNG (EWG) Nr. 95/93 DES RATES

vom 18. Januar 1993

über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

Artikel 1

Geltungsbereich

▼M3

(1) Diese Verordnung gilt für Gemeinschaftsflughäfen.

▼B

(2) Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flugplatz Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flugplatz befindet.

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

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung sind

▼M3

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

b) „Neubewerber“:

i) ein Luftfahrtunternehmen, das auf einem Flughafen für einen beliebigen Tag eine Zeitnische als Teil einer Abfolge von Zeitnischen beantragt, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dem betreffenden Tag auf dem betreffenden Flughafen insgesamt weniger als fünf Zeitnischen zur Verfügung stünden, oder

ii) ein Luftfahrtunternehmen, das eine Abfolge von Zeitnischen für einen Passagierlinienflugdienst ohne Zwischenlandung zwischen zwei Gemeinschaftsflughäfen beantragt, auf denen an dem betreffenden Tag höchstens zwei weitere Luftfahrtunternehmen den gleichen Linienflugdienst zwischen diesen Flughäfen oder Flughafensystemen ohne Zwischenlandung betreiben, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dem betreffenden Tag auf dem betreffenden Flughafen für den betreffenden Flugdienst ohne Zwischenlandung weniger als fünf Zeitnischen zur Verfügung stünden, oder

iii) ein Luftfahrtunternehmen, das auf einem Flughafen eine Abfolge von Zeitnischen für einen Passagierlinienflugdienst ohne Zwischenlandung zwischen dem betreffenden Flughafen und einem Regionalflughafen beantragt, auf dem an dem betreffenden Tag kein anderes Luftfahrtunternehmen einen direkten Passagierlinienflugdienst zwischen diesen Flughäfen oder Flughafensystemen

▼M3

betreibt, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dembetreffenden Tag auf dem betreffenden Flughafen für den betreffenden Flugdienst ohne Zwischenlandung weniger als fünf Zeitnischen zur Verfügung stünden.

Ein Luftfahrtunternehmen, das mehr als 5 % aller an dem betreffenden Tag auf einem bestimmten Flughafen verfügbaren Zeitnischen oder mehr als 4 % aller an dem betreffenden Tag auf dem Flughafensystem, zu dem der Flughafen gehört, verfügbaren Zeitnischen zur Verfügung hat, gilt nicht als Neubewerber auf dem betreffenden Flughafen;

▼B

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

d) „Flugplanperiode“: entweder die Sommer- oder die Wintersaison in den Flugplänen der Luftfahrtunternehmen;

e) „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“: Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen [1] ausgestellt wurde;

▼M3

f) i) „Luftfahrtunternehmen“: ein Luftverkehrsunternehmen, das spätestens am 31. Januar für die folgende Sommersaison oder am 31. August für die folgende Wintersaison über eine gültige Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung verfügt. Für die Zwecke der Artikel 4, 8, 8a und 10 schließt die Begriffsbestimmung für Luftfahrtunternehmen auch die Betreiber von im regelmäßigen Flugdienst eingesetzten Geschäftsreiseflugzeugen ein; für die Zwecke der Artikel 7 und 14 schließt die Begriffsbestimmung für Luftfahrtunternehmen auch alle Betreiber ziviler Luftfahrzeuge ein;

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

g) „koordinierter Flughafen“: ein Flughafen, auf dem ein Luftfahrtunternehmen oder ein anderer Fluggerätebetreiber zum Starten oder Landen eine vom Koordinator zugewiesene Zeitnische benötigt; hiervon ausgenommen sind Flüge in staatlichem Auftrag, Notlandungen und Flüge im humanitären Einsatz;

▼B

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

▼M3

i) „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;

[1] ABl. Nr. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.

▼M3

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

k) „Abfolge von Zeitnischen“: mindestens fünf Zeitnischen, die für eine Flugplanperiode normalerweise für die gleiche Zeit am gleichen Wochentag beantragt und dementsprechend oder, wenn das nicht möglich ist, ungefähr für die gleiche Zeit zugewiesen worden sind;

l) „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 Berufsflugzeugführererlaubnis mit Instrumentenflugberechtigung besitzen;

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

▼B

Artikel 3

Voraussetzungen für die Flughafen-Koordinierung

▼M3

(1) a) Ein Mitgliedstaat ist nur gemäß den Bestimmungen dieses Artikels verpflichtet, einen Flughafen für flugplanvermittelt oder koordiniert zu erklären.

b) Ein Mitgliedstaat erklärt einen Flughafen nur gemäß den Bestimmungen des Absatzes 3 für koordiniert.

▼B

(2) Die Mitgliedstaaten können jedoch vorsehen, daß Flughäfen für koordiniert erklärt werden, sofern die Grundsätze der Transparenz, Unparteilichkeit und Nichtdiskriminierung gewahrt sind.

▼M3

(3) Der zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, dass bei einem Flughafen ohne Klassifikationsstatus oder einem flugplanvermittelten Flughafen durch das Leitungsorgan dieses Flughafens oder eine andere zuständige Stelle eine sorgfältige Kapazitätsanalyse durchgeführt wird, wenn dieser Mitgliedstaat es für erforderlich hält, oder innerhalb von sechs Monaten

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

▼M3

ii) auf Verlangen der Kommission, insbesondere wenn ein Flughafen in Wirklichkeit nur für solche Luftfahrtunternehmen zugänglich ist, denen Zeitnischen zugewiesen wurden, oder in den Fällen, in denen Luftfahrtunternehmen, insbesondere Neubewerber, bei der Sicherstellung von Start- und Landemöglichkeiten auf dem betreffenden Flughafen auf schwerwiegende Probleme stoßen.

Bei dieser Analyse werden nach allgemein anerkannten Methoden und unter Berücksichtigung der umweltschutzbedingten Einschränkungen für den betreffenden Flughafen die Unterkapazitäten festgestellt. Dabei wird geprüft, ob sich die Unterkapazitäten durch eine neue oder geänderte Infrastruktur oder durch betriebliche oder sonstige Veränderungen beseitigen lassen, und der zeitliche Rahmen für die Lösung der Probleme bestimmt. Wenn auf Absatz 5 Bezug genommen wird oder bei größeren kapazitäts- und nutzungswirksamen Änderungen auf dem Flughafen wird die Analyse aktualisiert. Sowohl die Analyse selbst als auch Angaben über die angewandte Methode werden den Parteien, die die Analyse angefordert haben, zur Verfügung gestellt, sowie anderen interessierten Parteien auf Anfrage. Die Analyse ist gleichzeitig der Kommission zu übermitteln.

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

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

a) die Unterkapazitäten derart ausgeprägt sind, dass erhebliche Verspätungen auf dem Flughafen nicht vermieden werden können, und

b) es keine Möglichkeit gibt, diese Schwierigkeiten kurzfristig zu beheben.

(6) Abweichend von Absatz 5 können die Mitgliedstaaten unter außergewöhnlichen Umständen die betroffenen Flughäfen für die entsprechende Zeit für koordiniert erklären.

▼B

(►M3 7 ◄) Reicht auf einem ►M3 koordinierten Flughafen ◄ die Kapazität für die gegenwärtigen oder geplanten Flugdienste aus, so wird die Erklärung dieses Flughafens zum ►M3 koordinierten Flughafen ◄ zurückgenommen.

Artikel 4

▼M3

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

▼M3

(2) Der für einen flugplanvermittelten oder koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat stellt sicher, dass

a) der Flugplanvermittler auf einem flugplanvermittelten Flughafen im Rahmen dieser Verordnung in unabhängiger, unparteiischer, diskriminierungsfreier und transparenter Weise handelt;

b) die Unabhängigkeit des Koordinators auf einem koordinierten Flughafen durch dessen funktionale Trennung von jeder interessierten Einzelpartei gegeben ist. Die Finanzierung der Tätigkeiten des Koordinators wird so geregelt, dass die unabhängige Stellung des Koordinators gewährleistet ist;

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

(3) Der Flugplanvermittler und der Koordinator nehmen an den durch das Gemeinschaftsrecht zugelassenen internationalen Flugplankonferenzen der Luftfahrtunternehmen teil.

(4) Der Flugplanvermittler berät Luftfahrtunternehmen und empfiehlt alternative Ankunft- und/oder Abflugzeiten, wenn eine Überlastung wahrscheinlich ist.

(5) 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.

(6) Der Flugplanvermittler überwacht die Übereinstimmung des Flugbetriebs der Luftfahrtunternehmen mit den ihnen empfohlenen Flugplänen. Der Koordinator überwacht die Übereinstimmung des Flugbetriebs der Luftfahrtunternehmen mit den ihnen zugewiesenen Zeitnischen. Diese Konformitätskontrolle erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flugsicherungsdienststellen unter Berücksichtigung der Zeit und anderer für den betreffenden Flughafen relevanter Parameter. Der Koordinator legt den betreffenden Mitgliedstaaten und der Kommission auf Verlangen einen jährlichen Tätigkeitsbericht vor, insbesondere über die Anwendung der Artikel 8a und 14 sowie über sämtliche an den Koordinierungsausschuss gerichteten Beschwerden über die Anwendung der Artikel 8 und 10 und die entsprechenden Abhilfemaßnahmen.

(7) Alle Flugplanvermittler und Koordinatoren arbeiten zusammen, um Unstimmigkeiten in den Zeitplänen aufzudecken.

▼B

(►M3 8 ◄) ►M3 Der Koordinator stellt interessierten Parteien, insbesondere den Mitgliedern des Koordinierungsausschusses oder den Beobachtern im Ausschuss, auf Anfrage innerhalb einer angemessenen Frist und unentgeltlich folgende Informationen entweder in schriftlicher oder anderer leicht zugänglicher Form zur Überprüfung zur Verfügung: ◄

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

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

▼B

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;

e) vollständige Angaben über die Zuweisungskriterien.

▼M3

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

(10) Wenn angemessene und allgemein akzeptierte Standards für Flugplaninformationen zur Verfügung stehen, haben der Flugplanvermittler, der Koordinator und die Luftfahrtunternehmen diese anzuwenden, sofern sie im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht stehen.

Artikel 5

Koordinierungsausschuss

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

Zu den Aufgaben des Koordinierungsausschusses gehört es,

a) dem Koordinator und/oder dem Mitgliedstaat in folgenden Fragen Vorschläge zu machen oder Ratschläge zu erteilen:

— gemäß Artikel 3 festgestellte Möglichkeiten zur Steigerung der Kapazität eines Flughafens oder zur Verbesserung ihrer Nutzung,

— gemäß Artikel 6 festzulegende Koordinierungsparameter,

— Verfahren zur Überwachung der Nutzung zugewiesener Zeitnischen,

— örtliche Leitlinien für die Zuweisung von Zeitnischen oder die Überwachung der Nutzung zugewiesener Zeitnischen, unter anderem unter Berücksichtigung eventueller Umweltbelange gemäß Artikel 8 Absatz 5,

▼M3

— Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem betreffenden Flughafen,

— schwerwiegende Probleme für Neubewerber im Sinne von Artikel 10 Absatz 9,

— alle Fragen im Zusammenhang mit der Flughafenkapazität;

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

(2) Vertreter des Mitgliedstaats und der Koordinator werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

(3) Der Koordinierungsausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung, in der unter anderem die Teilnahme, die Wahlen, die Häufigkeit der Sitzungen und die zu verwendende(n) Sprache(n) geregelt sind. Jedes Mitglied des Koordinierungsausschusses kann örtliche Leitlinien im Sinne von Artikel 8 Absatz 5 vorschlagen. Auf Wunsch des Koordinators befasst sich der Koordinierungsausschuss mit vorgeschlagenen örtlichen Leitlinien für die Zuweisung von Zeitnischen sowie mit den Leitlinien für die Überwachung der Nutzung zugewiesener Zeitnischen. Dem betreffenden Mitgliedstaat wird ein Bericht über die Beratungen im Koordinierungsausschuss mit Angabe der dort vertretenen Standpunkte unterbreitet.

Artikel 6

Koordinierungsparameter

(1) Der zuständige Mitgliedstaat stellt auf einem koordinierten Flughafen sicher, dass die Parameter für die Zuweisung von Zeitnischen zweimal jährlich ermittelt werden, wobei alle relevanten technischen, betrieblichen und umweltschutzbedingten Einschränkungen sowie die diesbezüglichen Änderungen berücksichtigt werden.

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

Im Hinblick auf Flugplankonferenzen werden die Parameter dem Flughafenkoordinator rechtzeitig vor der ersten Zuweisung von Zeitnischen zur Verfügung gestellt.

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

(3) Die Ermittlung der Parameter und die dabei angewendeten Methoden sowie alle diesbezüglichen Änderungen sind im Einzelnen im Koordinierungsausschuss im Hinblick auf eine Erhöhung der Kapazität und der Zahl der für die Zuweisung verfügbaren Zeitnischen zu erörtern, bevor eine abschließende Entscheidung über die Parameter für die Zuweisung von Zeitnischen getroffen wird. Alle einschlägigen Unterlagen werden interessierten Parteien auf Anfrage zugänglich gemacht.

▼M3

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 bzw. dem Koordinator alle von diesem erbetenen sachdienlichen Auskünfte. Alle einschlägigen Auskünfte sind in dem Format und in der Frist bereitzustellen, die vom Flugplanvermittler oder dem Koordinator vorgegeben wurden. Ein Luftfahrtunternehmen unterrichtet den Koordinator bei Beantragung der Zuweisung insbesondere darüber, ob es bezüglich der beantragten Zeitnischen in den Genuss des Neubewerberstatus gemäß Artikel 2 Buchstabe b) kommen würde.

Für alle anderen Flughäfen ohne besonderen Klassifikationsstatus überlässt das Leitungsorgan des Flughafens die ihm verfügbaren Informationen über die von den Luftfahrtunternehmen geplanten Dienste einem Koordinator auf Anfrage.

(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 gibt dem Luftfahrtunternehmen Gelegenheit, seine diesbezüglichen Bemerkungen vorzubringen.

(3) Der Flugplanvermittler oder der Koordinator, das Leitungsorgan des Flughafens und die Flugsicherungsdienststellen tauschen alle Informationen aus, die sie zur Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben benötigen, darunter auch Flugdaten und Zeitnischenangaben.

Artikel 8

Zuweisung von Zeitnischen

(1) Abfolgen von Zeitnischen werden dem antragstellenden Luftfahrtunternehmen aus dem Zeitnischenpool zugewiesen; sie erlauben dem Unternehmen, die Flughafeninfrastruktur während der Flugplanperiode, für die sie beantragt worden sind und nach deren Ablauf sie an den gemäß Artikel 10 gebildeten Zeitnischenpool zurückzugeben sind, zum Landen oder Starten zu nutzen.

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

— Eine Abfolge von Zeitnischen wurde von einem Luftfahrtunternehmen für die Erbringung von Linienflugdiensten und programmierten Gelegenheitsflugdiensten genutzt, und

— das betreffende Luftfahrtunternehmen kann dem Koordinator ausreichend nachweisen, dass es die fragliche Abfolge von Zeitnischen entsprechend der Freigabe durch den Koordinator während der Flugplanperiode, für die sie zugewiesen wurde, mindestens zu 80 % genutzt hat.

▼M3

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

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

(4) Das Umdisponieren einer Abfolge von Zeitnischen vor Zuweisung der verbleibenden Zeitnischen aus dem in Artikel 10 genannten Pool an andere antragstellende Luftfahrtunternehmen wird nur aus betrieblichen Gründen oder in dem Fall akzeptiert, dass die Zeitnischendispositionen antragstellender Luftfahrtunternehmen gegenüber ursprünglich beantragten Dispositionen verbessert werden. Es wird erst nach ausdrücklicher Bestätigung durch den Koordinator wirksam.

(5) Der Koordinator berücksichtigt des Weiteren zusätzliche Regelungen und Leitlinien, die das Luftverkehrsgewerbe weltweit oder gemeinschaftsweit festgelegt hat, sowie örtliche, auf Vorschlag des Koordinierungsausschusses von dem für den betreffenden Flughafen zuständigen Mitgliedstaat oder einer anderen zuständigen Stelle gebilligte Leitlinien, sofern diese Regelungen und Leitlinien die unabhängige Stellung des Koordinators nicht beeinträchtigen, mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehen und die effiziente Nutzung der Flughafenkapazität bezwecken. Diese Regelungen werden der Kommission von dem betreffenden Mitgliedstaat mitgeteilt.

(6) 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.

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

Artikel 8a

Zeitnischenmobilität

(1) Zeitnischen können

a) durch ein Luftfahrtunternehmen von einer Strecke oder Verkehrsart auf eine andere Strecke oder Verkehrsart übertragen werden, die von demselben Luftfahrtunternehmen betrieben wird,

b) übertragen werden

i) zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften sowie zwischen Tochtergesellschaften derselben Muttergesellschaft,

ii) durch den Erwerb der Kontrolle des Kapitals eines Luftfahrtunternehmens,

▼M3

iii) bei vollständigen oder teilweisen Übernahmen, wenn die übertragenen Zeitnischen direkt mit dem übernommenen Luftfahrtunternehmen verbunden sind,

c) getauscht werden, und zwar einzeln zwischen Luftfahrtunternehmen.

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

a) der Flughafenbetrieb wird unter Berücksichtigung aller technischen, betrieblichen und umweltschutzbedingten Einschränkungen nicht beeinträchtigt;

b) die nach Artikel 9 erteilten Auflagen werden eingehalten;

c) die Zeitnischenübertragung fällt nicht unter Absatz 3.

(3) a) Einem Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b) zugewiesene Zeitnischen dürfen außer im Fall einer aufgrund gesetzlicher Vorschriften genehmigten Übernahme der Geschäftstätigkeit eines in Konkurs gegangenen Unternehmens während eines Zeitraums von zwei sich entsprechenden Flugplanperioden nicht gemäß Absatz 1 Buchstabe b) des vorliegenden Artikels übertragen werden.

b) An einen Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b) Ziffern ii) und iii) zugewiesene Zeitnischen dürfen während eines Zeitraums von zwei sich entsprechenden Flugplanperioden auf keine andere Strecke gemäß Absatz 1 Buchstabe a) des vorliegenden Artikels übertragen werden, es sei denn, der Neubewerber wäre bei der neuen Strecke mit der gleichen Priorität behandelt worden wie bei der beflogenen Strecke.

c) An einen Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b) zugewiesene Zeitnischen dürfen während eines Zeitraums von zwei sich entsprechenden Flugplanperioden nicht gemäß Absatz 1 Buchstabe c) des vorliegenden Artikels getauscht werden, es sei denn, um die Zeitnischendispositionen für diese Dienste im Verhältnis zu den ursprünglich beantragten Zeiten zu verbessern.

Artikel 8b

Ausschluss von Ersatzansprüchen

Das Anrecht auf Abfolgen von Zeitnischen nach Artikel 8 Absatz 2 berechtigt zu keinerlei Ersatzansprüchen aufgrund von Begrenzungen, Einschränkungen und Streichungen der Abfolgen in Anwendung des Gemeinschaftsrechts und insbesondere der Luftverkehrsbestimmungen des Vertrags. Diese Verordnung berührt nicht die Befugnisse öffentlicher Behörden, nach einzelstaatlichem Wettbewerbsrecht oder nach Artikel 81 oder 82 des Vertrags oder nach der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen [1] die Übertragung von Zeitnischen zwischen Luftfahrtunternehmen anzuordnen und deren Zuweisung zu regeln. Diese Übertragungen können nur ohne finanziellen Ausgleich erfolgen.

[1] ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97 (ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1).

▼M3

Artikel 9

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

(1) Wurden für eine Strecke gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 auferlegt, so kann ein Mitgliedstaat auf einem koordinierten Flughafen die für den vorgesehenen Flugbetrieb auf der betreffenden Strecke benötigten Zeitnischen reservieren. Werden die reservierten Zeitnischen auf der betreffenden Strecke nicht genutzt, so werden diese Zeitnischen anderen am Betrieb dieser Strecke gemäß den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen interessierten Luftfahrtunternehmen entsprechend Absatz 2 zur Verfügung gestellt. Wenn kein anderes Luftfahrtunternehmen am Betrieb der Strecke interessiert ist und der betreffende Staat keine Ausschreibung gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 veranstaltet, werden die Zeitnischen entweder für eine andere gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegende Strecke reserviert oder wieder in den Pool eingestellt.

(2) Das in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben d) bis g) und Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 vorgesehene Ausschreibungsverfahren wird für die Nutzung der in Absatz 1 genannten Zeitnischen angewendet, wenn mehr als ein Luftfahrtunternehmen am Betrieb der Strecke interessiert ist und keine Zeitnischen innerhalb einer Stunde vor oder nach den beim Koordinator beantragten Zeiten bekommen konnte.

Artikel 10

Zeitnischenpool

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

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

(3) 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.

(4) Kann die 80 %ige Nutzung der Abfolge von Zeitnischen nicht nachgewiesen werden, werden alle zu dieser Abfolge zählenden Zeitnischen in den Zeitnischenpool eingestellt, sofern sich ihre mangelnde Nutzung nicht mit einem der folgenden Gründe rechtfertigen lässt:

a) unvorhersehbare und unvermeidbare Umstände, auf die das Luftfahrtunternehmen keinen Einfluss hatte und die zur Folge hatten:

   — ein Startverbot für den gewöhnlich in dem betreffenden Flugdienst eingesetzten Luftfahrzeugtyp oder

▼M3

— die Sperrung eines Flughafens oder Luftraums oder

— eine schwerwiegende Störung des Flugbetriebs auf den betreffenden Flughäfen, einschließlich der Abfolge von Zeitnischen auf anderen Gemeinschaftsflughäfen im Zusammenhang mit Strecken, die von dieser Störung betroffen sind, während eines erheblichen Teils der jeweiligen Flugplanperiode;

b) Unterbrechung von Flugdiensten infolge von Aktionen, die die Störung dieser Flugdienste zum Ziel hatten und es dem Luftfahrtunternehmen dadurch praktisch und/oder technisch unmöglich machten, Flüge wie geplant durchzuführen;

c) gravierender finanzieller Schaden für das betreffende Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, in dessen Folge die Genehmigungsbehörden für die Dauer der finanziellen Umstrukturierung des Luftfahrtunternehmens gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 eine vorläufige Genehmigung erteilt haben;

d) Gerichtsverfahren, die die Anwendung des Artikels 9 auf Strecken, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 vorgeschrieben sind, betreffen und die eine vorübergehende Aussetzung des Flugdienstes auf diesen Strecken zur Folge haben.

(5) Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus, wie Absatz 4 durch den Koordinator eines in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Flughafens angewandt wurde.

Sie trifft binnen zwei Monaten nach Eingang des Antrags eine Entscheidung nach dem Verfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2.

(6) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 2 dieser Verordnung und unbeschadet des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 werden in den Pool eingestellte Zeitnischen unter den antragstellenden Luftfahrtunternehmen verteilt. Von diesen Zeitnischen stehen 50 % zuerst Neubewerbern zur Verfügung, sofern sich die Anträge der Neubewerber nicht auf weniger als 50 % belaufen. 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 Buchstabe b) Ziffern i) und ii) oder Artikel 2 Buchstabe b) Ziffern i) und iii) erfüllen.

(7) 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 Flugplanperiode.

(8) Für Dienste, die durch eine Gruppe von Luftfahrtunternehmen betrieben werden, kann nur eines der beteiligten Luftfahrtunternehmen die benötigten Zeitnischen beantragen. Das Luftfahrtunternehmen, das einen derartigen Dienst betreibt, übernimmt die Verantwortung für die Einhaltung der zur Wahrung angestammter Rechte erforderlichen Betriebskriterien gemäß Artikel 8 Absatz 2.

▼M3

Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen für den Betrieb einer Strecke zugewiesen sind, können von einem oder mehreren beteiligten Luftfahrtunternehmen für den gemeinsamen Betrieb genutzt werden, sofern der Kenncode des Luftfahrtunternehmens, dem die Zeitnischen zugewiesen wurden, für Koordinierungs- und Überwachungszwecke Teil der Bezeichnung des gemeinsamen Fluges bleibt. Wird der gemeinsame Betrieb eingestellt, so verbleiben die dafür genutzten Zeitnischen bei dem Luftfahrtunternehmen, dem sie ursprünglich zugewiesen wurden. Luftfahrtunternehmen, die gemeinsame Strecken betreiben, unterrichten die Koordinatoren über die Einzelheiten dieses Flugbetriebs vor dessen Beginn.

(9) 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.

▼M5

Artikel 10a

▼M6

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

▼M5

(2) Für die Zwecke der Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2 betrachten die Koordinatoren die Zeitnischen, die für den Zeitraum vom 23. Januar 2020 bis zum 29. Februar 2020 zugewiesen wurden, so, als seien sie von dem Luftfahrtunternehmen genutzt worden, dem sie ursprünglich zugewiesen worden waren, in Bezug auf Luftverkehrsdienste zwischen Flughäfen in der Union und Flughäfen entweder in der Volksrepublik China oder in der Sonderverwaltungsregion Hongkong der Volksrepublik China.

(3) Für Zeitnischen, deren Datum später als 8. April 2020 liegt, gilt Absatz 1 nur, wenn die entsprechenden ungenutzten Zeitnischen dem Koordinator zur Neuzuweisung an andere Luftfahrtunternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

(4) Stellt die Kommission auf der Grundlage der von Eurocontrol, dem Netzmanager für die Funktionen des Luftverkehrsnetzes im einheitlichen europäischen Luftraum, veröffentlichten Zahlen fest, dass der Rückgang des Luftverkehrs im Vergleich zum Niveau im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres anhält und wahrscheinlich weiter anhalten wird, und lassen die bestverfügbaren wissenschaftlichen Daten darauf schließen, dass diese Situation eine Folge der Auswirkungen des Ausbruchs von COVID-19 ist, so erlässt die Kommission nach Artikel 12a delegierte Rechtsakte, um den in Absatz 1 genannten Zeitraum entsprechend zu ändern.

(5) Die Kommission überwacht die Lage anhand der in Absatz 4 genannten Kriterien laufend. Auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 15. September 2020 einen zusammenfassenden Bericht zu diesem Thema vor. Erforderlichenfalls erlässt die Kommission den delegierten Rechtsakt nach Absatz 4 so bald wie möglich.

▼M5

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

▼M4

———————

▼M3

Artikel 11

Beschwerden und Recht auf Einlegung von Rechtsmitteln

(1) Unbeschadet der nach einzelstaatlichem Recht gegebenen Möglichkeiten, Rechtsmittel einzulegen, sind Beschwerden über die Anwendung des Artikels 7 Absatz 2, der Artikel 8, 8a und 10 sowie des Artikels 14 Absätze 1 bis 4 und Absatz 6 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.

▼B

Artikel 12

▼M3

Beziehungen zu Drittländern

(1) Wird festgestellt, dass ein Drittland bei der Zuweisung und Nutzung von Zeitnischen auf seinen Flughäfen

a) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht eine Behandlung gewährt, die der durch diese Verordnung gewährleisteten Behandlung von Luftfahrtunternehmen aus diesem Land vergleichbar ist, oder

b) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht de facto eine Inländerbehandlung gewährt oder

c) Luftfahrtunternehmen aus anderen Drittländern eine günstigere Behandlung gewährt als Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft,

so kann die Kommission nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren entscheiden, dass ein oder mehrere Mitgliedstaaten Maßnahmen einschließlich der vollständigen oder teilweisen Aussetzung der Anwendung dieser Verordnung gegenüber einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen aus dem betreffenden Drittland ergreifen, um das diskriminierende Verhalten des betreffenden Drittlands abzustellen.

▼B

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

▼M5

Artikel 12a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 10a wird der Kommission bis zum 2. April 2021 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung nach Artikel 10a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der nach Artikel 10a erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 12b

Dringlichkeitsverfahren

(1) Delegierte Rechtsakte, die nach diesem Artikel erlassen werden, treten umgehend in Kraft und sind anwendbar, solange keine Einwände gemäß Absatz 2 erhoben werden. Bei der Übermittlung eines delegierten Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat werden die Gründe für die Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens angegeben.

(2) Das Europäische Parlament oder der Rat können gemäß dem in Artikel 12a Absatz 6 genannten Verfahren Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt erheben. In diesem Fall hebt die Kommission den Rechtsakt unverzüglich nach der Übermittlung des Beschlusses des Europäischen Parlaments oder des Rates, Einwände zu erheben, auf.

▼M3

Artikel 13

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

▼M3

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ([1]) unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

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

(4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 14

Durchsetzung

(1) Der Flugdurchführungsplan eines Luftfahrtunternehmens kann von der zuständigen Flugsicherung abgelehnt werden, wenn das Unternehmen beabsichtigt, auf einem koordinierten Flughafen zu Zeiten, für die dieser koordiniert ist, zu starten oder zu landen, ohne dass ihm vom Koordinator eine Zeitnische zugewiesen wurde.

(2) Der Koordinator entzieht einem in der Gründungsphase befindlichen Luftfahrtunternehmen die vorläufig zugewiesene Abfolge von Zeitnischen am 31. Januar für die folgende Sommersaison oder am 31. August für die folgende Wintersaison und stellt diese in den Pool ein, wenn das Unternehmen zu diesem Zeitpunkt nicht über eine Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung verfügt oder wenn von der zuständigen Genehmigungsbehörde keine Erklärung abgegeben wird, dass vor Beginn der betreffenden Flugplanperiode voraussichtlich eine Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung erteilt werden wird.

(3) Der Koordinator entzieht einem Luftfahrtunternehmen die Abfolge von Zeitnischen, die dieses durch einen Tausch gemäß Artikel 8a Absatz 1 Buchstabe c) erhalten hat, und stellt sie in den Pool ein, wenn sie nicht wie beabsichtigt genutzt worden sind.

(4) Luftfahrtunternehmen, die Flugdienste regelmäßig und vorsätzlich entweder zu Zeiten durchführen, die erheblich von den zugewiesenen, zu einer Abfolge von Zeitnischen gehörenden Zeitnischen abweichen oder die Zeitnischen in einer erheblich anderen Weise als zum Zeitpunkt der Zuweisung angegeben nutzen und damit den Flughafenbetrieb oder den Flugverkehr beeinträchtigen, verlieren den Status nach Artikel 8 Absatz 2. Der Koordinator kann nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens und nach einmaliger Mahnung entscheiden, ihm die fragliche Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode zu entziehen und sie in den Pool einzustellen.

(5) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen oder gleichwertige Maßnahmen zur Verfügung stehen, damit gegen die wiederholte und vorsätzliche Durchführung von Flugdiensten zu Zeiten, die erheblich von den zugewiesenen Zeitnischen abweichen, oder die Nutzung von Zeitnischen in einer erheblich anderen Weise als zum Zeitpunkt der Zuweisung angegeben, sofern dies den Flughafenbetrieb oder den Flugverkehr beeinträchtigt, vorgegangen werden kann.

([1]) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

▼M3

(6) a) Unbeschadet des Artikels 10 Absatz 4 kann der Koordinator für den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen die in Artikel 8 Absatz 2 festgelegte Nutzungsrate von 80 % nicht erreichen kann, entscheiden, diesem Luftfahrtunternehmen nach Anhörung die betreffende Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode zu entziehen und sie in den Pool einzustellen.

b) Unbeschadet des Artikels 10 Absatz 4 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.

Artikel 14a

Berichterstattung und Zusammenarbeit

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über deren Durchführung vor. Dieser Bericht betrifft insbesondere die Anwendung der Artikel 8, 8a und 10.

(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.

▼B

Artikel 15

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am dreißigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.