

## I

*(Gesetzgebungsakte)***VERORDNUNGEN****VERORDNUNG (EU) 2020/696 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 25. Mai 2020****zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft angesichts der COVID-19-Pandemie****(Text mit 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 Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(1)</sup>,

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die COVID-19-Pandemie hat zu einem drastischen Rückgang des Luftverkehrs geführt, der auf einen erheblichen Rückgang in der Beförderungsnachfrage sowie darauf zurückzuführen ist, dass Mitgliedstaaten und Drittländer direkte Maßnahmen wie Grenzschließungen und Flugverbote zur Eindämmung der Pandemie ergriffen haben.
- (2) Nach den von Eurocontrol, dem Netzmanager für die Funktionen des Luftverkehrsnetzes des einheitlichen europäischen Luftraums, veröffentlichten Zahlen ist der Luftverkehr in der europäischen Region Ende März 2020 im Vergleich zum März 2019 um rund 90 % zurückgegangen. Die Luftfahrtunternehmen melden infolge der COVID-19-Pandemie enorme Einbrüche bei den Vorausbuchungen und annullieren Flüge für die Flugplanperioden Winter 2019-2020 und Sommer 2020. Der plötzliche Nachfragerückgang und die beispiellose Annullierungsrate haben zu schwerwiegenden Liquiditätsproblemen für Luftfahrtunternehmen geführt. Diese Liquiditätsprobleme stehen direkt mit der COVID-19-Pandemie in Zusammenhang.
- (3) Luftfahrtunternehmen der Union, die vor der COVID-19-Pandemie finanziell gesund waren, haben Liquiditätsprobleme, die zur Aussetzung oder zum Widerruf der Betriebsgenehmigung oder zu ihrem Ersatz durch eine vorläufige Genehmigung führen könnten, ohne dass hierfür eine strukturelle ökonomische Notwendigkeit besteht. Die Erteilung einer vorläufigen Genehmigung nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> könnte dem Markt ein negatives Signal hinsichtlich der Überlebenschancen eines Luftfahrtunternehmens senden, was wiederum jede Art von — andernfalls

<sup>(1)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. Mai 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 25. Mai 2020.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

vorübergehenden — finanziellen Probleme verschärfen würde. Daher sollte die Betriebsgenehmigung solcher Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage einer im Zeitraum von 1. März 2020 bis 31. Dezember 2020 durchgeführten Bewertung nicht ausgesetzt oder widerrufen werden, sofern die Flugsicherheit nicht gefährdet ist und realistische Aussichten auf eine zufriedenstellende finanzielle Sanierung innerhalb von 12 Monaten bestehen. Am Ende dieses Zeitraums von 12 Monaten sollte das Luftfahrtunternehmen der Union dem Verfahren nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterzogen werden. Die in Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vorgesehene Verpflichtung, dass die Kommission zu informieren ist, sollte auch für die Entscheidungen gelten, die Betriebsgenehmigung nicht auszusetzen oder zu widerrufen.

- (4) Zusätzlich zu Sofortmaßnahmen, die im Falle plötzlich auftretender kurzfristiger Probleme infolge unvorhersehbarer und unvermeidbarer Umstände nach Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ergriffen werden könnten, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die Ausübung von Verkehrsrechten abzulehnen, einzuschränken oder an Auflagen zu knüpfen, um die infolge der möglicherweise länger anhaltenden COVID-19-Pandemie auftretenden Probleme bewältigen zu können. Solche im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergriffenen Sofortmaßnahmen sollten nach Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Transparenz entsprechen und auf objektiven und nichtdiskriminierenden Kriterien beruhen.
- (5) An Flughäfen, an denen die Zahl der Bodenabfertigungsdienstleister nach Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates <sup>(3)</sup> begrenzt ist, dürfen die Dienstleister für eine Dauer von höchstens sieben Jahren ausgewählt werden. Dienstleister, für die dieser Zeitraum abläuft, können folglich Schwierigkeiten beim Zugang zu Finanzmitteln haben. Daher sollte dieser höchstzulässige Zeitraum verlängert werden.
- (6) Infolge der COVID-19-Pandemie kann an Flughäfen, an denen die Zahl der Bodenabfertigungsdienstleister begrenzt ist, die Situation eintreten, dass Dienstleister ihre Dienste an einem bestimmten Flughafen einstellen, bevor ein neuer Dienstleister nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 1 der Richtlinie 96/67/EG ausgewählt werden konnte. Unter diesen Umständen sollte das Leitungsorgan des Flughafens einen Dienstleister direkt auswählen können, der die Bodenabfertigungsdienste für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten erbringt. Es sollte daran erinnert werden, dass wenn das Leitungsorgan eines Flughafens infolge der COVID-19-Pandemie einen Auftrag über die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten vergeben muss und Vertragspartei im Sinne des Artikel 4 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> ist, die genannte Richtlinie angewendet wird.
- (7) Zufriedenstellende finanzielle Sanierung sollte mit einem Plan zur Verhinderung von Entlassungen und mit Garantien, dass die finanzielle Sanierung nicht den Rechten der Arbeitnehmer schaden wird, durchgeführt werden. Die Verlängerung der Zulassungen von Bodenabfertigungsdienstleistern sollte darauf abzielen, Arbeitsplätze und die Rechte der Arbeitnehmer aufrechtzuerhalten.
- (8) Die weitere Entwicklung der COVID-19-Pandemie und ihre Auswirkungen auf den Luftverkehrssektor lassen sich nur schwer vorhersagen. Die Kommission sollte die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Luftverkehrssektor kontinuierlich analysieren, und, falls die Beeinträchtigungen fortbestehen, sollte die Union in der Lage sein, den Zeitraum, in dem die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen gelten, unverzüglich zu verlängern.
- (9) Nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zu erlassen, um in dem Umfang, wie dies notwendig und gerechtfertigt ist, den Zeitraum, in dem die zuständigen Genehmigungsbehörden beschließen können, die Betriebsgenehmigungen nicht auszusetzen oder zu widerrufen, den Zeitraum, in dem die Mitgliedstaaten die Ausübung von Verkehrsrechten ablehnen, einschränken oder an Auflagen knüpfen können, und den Zeitraum, in dem Verträge mit Bodenabfertigungsdienstleistern verlängert werden können und in dem das Leitungsorgan eines Flughafens einen Bodenabfertigungsdienst direkt auswählen kann, zu verlängern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen den Grundsätzen entsprechen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung <sup>(5)</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und deren Sachverständige haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

<sup>(3)</sup> Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

<sup>(5)</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (10) Wegen der Dringlichkeit, die sich aus den den vorgeschlagenen Maßnahmen zugrunde liegenden außergewöhnlichen Umständen infolge der COVID-19-Pandemie ergibt, und insbesondere, um die notwendigen Maßnahmen zur Bewältigung der schwerwiegenden und unmittelbaren Probleme, mit denen der Sektor konfrontiert ist, schnell zu erlassen, wurde es als angemessen angesehen, eine Ausnahme von der Achtwochenfrist nach Artikel 4 des dem Vertrag über die Europäische Union (EUV), dem AEUV und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorzusehen.
- (11) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 angesichts der COVID-19-Pandemie, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs oder seiner Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 EUV verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht dieser Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (12) Der unvorhersehbare und plötzliche Ausbruch von COVID-19 und die für den Erlass der entsprechenden Maßnahmen notwendigen Gesetzgebungsverfahren machten es unmöglich, solche Maßnahmen rechtzeitig zu erlassen. Aus diesem Grund sollten die Bestimmungen dieser Verordnung auch einen Zeitraum vor ihrem Inkrafttreten abdecken. Angesichts der Art dieser Bestimmungen führt ein solcher Ansatz nicht zu einer Verletzung der berechtigten Erwartungen der Betroffenen.
- (13) Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (14) Angesichts der Dringlichkeit, die die den festgelegten Maßnahmen zugrunde liegenden außergewöhnlichen Umstände gebieten, sollte diese Verordnung aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung regelt die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das Recht von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, innergemeinschaftliche Flugdienste durchzuführen, und die Preisfestsetzung für innergemeinschaftliche Flugdienste. Sie enthält ferner befristete Vorschriften für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten an Flughäfen der Union.“

2. In Artikel 9 werden die folgenden Absätze eingefügt:

„(1a) Auf der Grundlage von den Bewertungen nach Absatz 1, die vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 durchgeführt wurden, kann die zuständige Genehmigungsbehörde vor Ablauf dieses Zeitraums beschließen, die Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens der Union nicht auszusetzen oder zu widerrufen, sofern die Flugsicherheit nicht gefährdet ist und eine realistische Aussicht auf eine zufriedenstellende finanzielle Sanierung innerhalb der folgenden 12 Monate besteht. Sie überprüft die Leistung dieses Luftfahrtunternehmens der Union am Ende des Zeitraums von 12 Monaten und entscheidet, ob die Betriebsgenehmigung ausgesetzt oder widerrufen und eine vorläufige Genehmigung auf der Grundlage von Absatz 1 erteilt wird.“

(1b) Stellt die Kommission auf der Grundlage der von Eurocontrol, dem Netzmanager für die Funktionen des Luftverkehrsnetzes im einheitlichen europäischen Luftraum, veröffentlichten Daten fest, dass der Rückgang des Luftverkehrs gegenüber dem Niveau im entsprechenden Zeitraum in 2019 anhält und voraussichtlich anhalten wird, und stellt sie auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Daten, wie zum Beispiel Daten des Europäischen Zentrums für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten, fest, dass diese Situation das Ergebnis der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie ist, so erlässt die Kommission nach Artikel 25a delegierte Rechtsakte, um die vorliegende Verordnung durch die Verlängerung des in Absatz 1a des vorliegenden Artikels genannten Zeitraums vom 1. März 2020 bis 31. Dezember 2020 entsprechend zu ändern.

(1c) Die Kommission überwacht die Lage anhand der in Absatz 1b genannten Kriterien laufend. Auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 15. November 2020 einen zusammenfassenden Bericht zu diesem Thema vor. Sind die in Absatz 1b genannten Kriterien erfüllt, so erlässt die Kommission den in Absatz 1b genannten delegierten Rechtsakt so bald wie möglich.

(1d) Sofern infolge anhaltender Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Luftverkehrssektor in der Union aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich, findet das Verfahren nach Artikel 25b auf delegierte Rechtsakte, die gemäß dem vorliegenden Artikel erlassen werden, Anwendung.“

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 21a

**Sofortmaßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie**

(1) Ungeachtet des Artikels 21 können die Mitgliedstaaten für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 und ohne die nach Artikel 21 Absatz 1 einzuholende Zustimmung der Kommission die Ausübung von Verkehrsrechten ablehnen, einschränken oder an Auflagen knüpfen, wenn dies zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie erforderlich ist. Solche Maßnahmen müssen den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Transparenz entsprechen und auf objektiven und nichtdiskriminierenden Kriterien beruhen.

(2) Der betroffene Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über diese Maßnahmen gemäß Absatz 1 und deren Dauer und legt ihnen angemessene Begründungen zur Rechtfertigung dieser Maßnahmen vor. Ändert der Mitgliedstaat diese Maßnahmen nach Inkrafttreten dieser Verordnung, setzt er sie aus oder nimmt sie zurück, so teilt er dies der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit.

(3) Die Kommission kann auf Antrag eines betroffenen Mitgliedstaats oder mehrerer betroffenen Mitgliedstaaten oder von sich aus die in Absatz 2 genannten Maßnahmen aussetzen, wenn diese die Anforderungen nach Absatz 1 nicht erfüllen oder mit anderen Vorschriften der Union nicht vereinbar sind.

(4) Stellt die Kommission auf der Grundlage der besten wissenschaftlichen Erkenntnisse, Nachweise und Daten, wie zum Beispiel Daten des Europäischen Zentrums für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten, die das Fortbestehen der COVID-19-Pandemie bestätigen, fest, dass über den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitraum hinaus Ablehnungen, Einschränkungen oder Auflagen für die Ausübung von Verkehrsrechten durch die Mitgliedstaaten erforderlich sein dürften, so erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte nach Artikel 25a, um die vorliegende Verordnung durch die Verlängerung dieses Zeitraums entsprechend zu ändern.

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

(6) Sofern infolge anhaltender Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Luftverkehrssektor in der Union aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich, findet das Verfahren nach Artikel 25b auf delegierte Rechtsakte, die gemäß dem vorliegenden Artikel erlassen werden, Anwendung.“

4. Das folgende Kapitel wird eingefügt:

„KAPITEL IVa

**BEFRISTETE VORSCHRIFTEN FÜR BODENABFERTIGUNGSDIENSTE**

Artikel 24a

(1) Abweichend von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 96/67/EG des Rates (\*) können die Verträge mit oder Zulassungen von nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 1 jener Richtlinie ausgewählten Bodenabfertigungsdienstleistern, die in dem Zeitraum vom 28. Mai 2020 bis zum 31. Dezember 2021 auslaufen werden, bis zum 31. Dezember 2022 verlängert werden.

(2) Stellt ein Bodenabfertigungsdienstleister seine Tätigkeit vor Ablauf des Zeitraums, für den er ausgewählt wurde, ein, so kann das Leitungsorgan des Flughafens oder die zuständige Behörde des Mitgliedstaats abweichend von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie 96/67/EG für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 einen Bodenabfertigungsdienstleister direkt auswählen, der seine Dienste für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten bzw. bis zum 31. Dezember 2020 erbringt, je nachdem, welcher Zeitraum länger ist.

(3) Stellt die Kommission auf der Grundlage der von Eurocontrol veröffentlichten Daten fest, dass der Rückgang des Luftverkehrs gegenüber dem Niveau im entsprechenden Zeitraum in 2019 anhält und voraussichtlich anhalten wird, dass diese Situation das Ergebnis der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie ist und dass in der Folge die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten beeinträchtigt ist oder die an Flughäfen der Union tätigen Bodenabfertigungsdienstleister beim Zugang zu Finanzmitteln haben, so erlässt sie nach Artikel 25a delegierte Rechtsakte, um die vorliegende Verordnung durch die Verlängerung des in den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels genannten Zeitraums entsprechend zu ändern.

(4) Die Kommission überwacht die Lage anhand der in Absatz 3 genannten Kriterien laufend. Auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 15. November 2020 einen zusammenfassenden Bericht zu diesem Thema vor. Erforderlichenfalls erlässt die Kommission den delegierten Rechtsakt nach Absatz 3 so bald wie möglich.

(5) Sofern infolge anhaltender Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Luftverkehrssektor in der Union aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich, findet das Verfahren nach Artikel 25b auf delegierte Rechtsakte, die gemäß dem vorliegenden Artikel erlassen werden, Anwendung.

(\*) Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36).“

5. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 25a

#### **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 9 Absatz 1b, Artikel 21a Absatz 4 und Artikel 24a Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von einem Jahr ab dem 28. Mai 2020 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung nach Artikel 9 Absatz 1b, Artikel 21a Absatz 4 und Artikel 24a Absatz 3 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 9 Absatz 1b, Artikel 21a Absatz 4 und Artikel 24a Absatz 3 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 an 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 25b

#### **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 25a 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.“

Artikel 2

#### **Inkrafttreten**

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

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

Geschehen zu Brüssel am 25. Mai 2020.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

D.M. SASSOLI

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

A. METELKO-ZGOMBIĆ

---