



**MITTEILUNG DER KOMMISSION**

**Auslegungsleitlinien zur Anwendung der Befreiungen nach Artikel 5 der Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative ReFuelEU Aviation)**

(C/2024/5997)

**INHALT**

	<i>Buchseite</i>
1	Einführung ..... 3
2	Anwendungsbereich von Artikel 5 RFEUA: Betankungspflicht für Luftfahrzeugbetreiber ..... 4
2.1	Wer unterliegt der Verpflichtung nach Artikel 5 Absatz 1 RFEUA und welche Flüge fallen in den Anwendungsbereich der RFEUA? ..... 4
2.2	Worin besteht die rechtliche Verpflichtung aus Artikel 5 Absatz 1 RFEUA? ..... 5
2.3	Wann und wo muss der Luftfahrzeugbetreiber betanken? ..... 6
2.4	Sind Luftfahrzeugbetreiber aus Drittländern gemäß Artikel 5 Absatz 1 RFEUA zur Betankung verpflichtet? .. 6
2.5	Welche Rolle spielen die Leitungsorgane von Flughäfen der Union? ..... 7
3	Befreiung von der Betankungspflicht ..... 7
4	Artikel 5 Absatz 2 RFEUA: Fälle, in denen der für die Betankung mit Flugkraftstoff vorgeschriebene Schwellenwert von 90 % am Abflughafen der Union unterschritten wird ..... 7
4.1	Unterschreitung des für die Betankung vorgeschriebenen Schwellenwerts Auswirkungen auf die jährliche Berichterstattung gemäß Artikel 8 RFEUA ..... 8
4.2	Beispiele für Ereignisse, bei denen die Betankung mit Flugkraftstoff zur Einhaltung der Vorschriften für die Kraftstoffsicherheit erforderlich ist, und für diesbezügliche Belege (Begründungen) ..... 9
4.3	Wie lange sollte der Luftfahrzeugbetreiber die Belege aufbewahren? ..... 11
4.4	Erwägungen zur Wahl des Ausweichflugplatzes und des Kraftstoffs nach Ermessen ..... 11
5	Artikel 5 Absatz 3 RFEUA: vorübergehende Befreiung von der Betankungspflicht ..... 12
5.1	Erste Bedingung: Anforderung an die Entfernung ..... 12
5.2	Zweite Bedingung: die Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstaben a und b ..... 13
5.2.1	Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a RFEUA – schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeiten und unangemessene Turnaround-Zeiten ..... 13
5.2.2	Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b – Strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff aufgrund geografischer Merkmale ..... 15
6	Die für die Zwecke des Artikels 5 RFEUA zuständige Behörde ..... 18
6.1	Die Aufgabe der für die Zwecke des Artikels 5 Absätze 2 und 3 RFEUA zuständigen Behörden ..... 18
6.2	Welche Behörde ist für die Durchsetzung der Betankungspflicht und für die Verhängung von Geldbußen zuständig? ..... 18
7	Zusammenarbeit der Behörden ..... 20
8	Verfahren zur Beantragung einer Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a oder b RFEUA und Rolle der Kommission ..... 21
8.1	Dauer und Verlängerung der Befreiung ..... 21
8.2	Wann sollte der Antrag an die zuständige Behörde gerichtet werden? ..... 21
8.3	Die zuständige Behörde kann zusätzliche Informationen anfordern. .... 21
8.4	Die Entscheidung der zuständigen Behörde (Artikel 5 Absatz 6 RFEUA) ..... 21
8.5	Welcher Zeitpunkt gilt als Geltungsbeginn der nationalen Entscheidung? ..... 22

8.6	Rolle der Kommission .....	22
8.6.1	Veröffentlichung der Liste der Befreiungen .....	22
8.6.2	Beschwerden über gewährte Befreiungen .....	22

## 1. EINFÜHRUNG

Die Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (im Folgenden „Verordnung“ oder „RFEUA“) <sup>(1)</sup> zielt darauf ab, sicherzustellen, dass der Luftverkehr der Europäischen Union (EU) die Klimaziele der Union für 2030 und 2050 erfüllt, und spielt eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung des Europäischen Klimagesetzes <sup>(2)</sup> unter Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt. Mit der Verordnung werden harmonisierte Vorschriften für die Bereitstellung und den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe (im Folgenden „SAF“, Sustainable Aviation Fuels) in der Union festgelegt. Flugkraftstoffanbieter müssen den Luftfahrtmarkt mit Flugkraftstoffen versorgen, die schrittweise anzuhebende Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen und synthetischen Flugkraftstoffen enthalten. Die Leitungsorgane der Flughäfen sind verpflichtet, den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen zu erleichtern. Luftfahrzeugbetreiber dürfen bei von Flughäfen der Union abgehenden Flügen nur so viel Kraftstoff vertanken wie für den gesamten Flug erforderlich, damit keine durch zusätzliches Gewicht bedingten übermäßigen Emissionen entstehen und das Risiko der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch „Tankering“-Praktiken <sup>(3)</sup> verringert wird.

In der Verordnung werden Berichts- und Datenerhebungspflichten für Luftfahrzeugbetreiber und Kraftstoffanbieter gegenüber den zuständigen Behörden und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) festgelegt. Sie enthält auch Vorschriften für die Benennung von für die Um- und Durchsetzung der Verordnung zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten sowie die Anforderung, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen für den Fall von Verstößen vorzusehen.

Wie in den Erwägungsgründen 5 und 28 der Verordnung erläutert, sind Tankering-Praktiken nicht nachhaltig und sollten vermieden werden, da sie die Bemühungen der Union zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs untergraben. Solche Praktiken stehen im Widerspruch zu den Dekarbonisierungszielen für die Luftfahrt, da ein höheres Gewicht des Luftfahrzeugs den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen (sowohl CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen) eines bestimmten Flugs erhöhen würde. So sieht Artikel 5 RFEUA eine Betankungspflicht für Luftfahrzeugbetreiber vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union vor.

Tankering-Praktiken könnten gleiche Wettbewerbsbedingungen gefährden. In diesem Zusammenhang gilt Artikel 5 RFEUA sowohl für Luftfahrzeugbetreiber aus der EU als auch für Luftfahrzeugbetreiber aus Drittländern in der gesamten EU. Artikel 5 RFEUA zielt letztlich darauf ab, die Fragmentierung des EU-Luftfahrtmarktes zu vermeiden, Verzerrungen und unlautere Praktiken der Luftfahrzeugbetreiber zur Vermeidung von Kosten bei der Betankung zu verhindern und die Abkehr von fossilen Brennstoffen zu fördern. Die Betankungspflicht in Artikel 5 ist daher ein Schlüsselement der RFEUA.

Ein Luftfahrzeugbetreiber kann ausnahmsweise und in hinreichend begründeten Fällen den in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA festgelegten Schwellenwert unterschreiten, wenn dies aus Gründen der Einhaltung der geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften erforderlich ist. Darüber hinaus kann er in hinreichend begründeten Fällen bei der (den) zuständigen Behörde(n) eine vorübergehende Befreiung von der Betankungspflicht beantragen. In Artikel 5 Absatz 3 RFEUA sind die Bedingungen festgelegt, die erfüllt sein müssen, um eine solche Befreiung zu beantragen.

Gemäß Artikel 5 Absatz 11 RFEUA ist die Kommission verpflichtet, Leitlinien für die Anwendung der in Artikel 5 RFEUA genannten Befreiungen zu erlassen. Diese Leitlinien müssen die Elemente enthalten, die ein Luftfahrzeugbetreiber zur Begründung dieser Befreiungen vorlegen muss.

Diese Leitlinien erläutern die Auslegung der Kommission in Bezug auf die Anwendung der in Artikel 5 Absätze 2 und 3 RFEUA genannten Befreiungen. Sie sollen die Behörden der Mitgliedstaaten bei der Entscheidung über die Gewährung von Befreiungen unterstützen. Zudem dürften sie auch zu einer einheitlicheren Anwendung und Durchsetzung der Verordnung beitragen. Um eine einheitliche Anwendung der in Artikel 5 RFEUA festgelegten Befreiungen in der gesamten EU zu gewährleisten, können Fragen zur Auslegung und Anwendung des einschlägigen Rechtsrahmens in der Expertengruppe der Kommission für nachhaltige Luftfahrt (E03118/2) <sup>(4)</sup> mit Unterstützung der EASA erörtert werden. Für die Auslegung des Unionsrechts ist ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.

<sup>(1)</sup> ABl. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (AbL. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

<sup>(3)</sup> „Tankering“ ist eine Praxis, bei der ein Luftfahrzeug mit mehr Kraftstoff betankt wird, als für seinen Flug erforderlich ist, um das Betanken am Zielflughafen zu verringern oder zu vermeiden.

<sup>(4)</sup> Untergruppe für nachhaltige Luftfahrt (E03118/2): <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877>.

## 2. ANWENDUNGSBEREICH VON ARTIKEL 5 RFEUA: BETANKUNGSPFLICHT FÜR LUFTFAHRZEUGBETREIBER

Nach Artikel 5 Absatz 1 RFEUA müssen Luftfahrzeugbetreiber *mindestens 90 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff* an jedem Flughafen der Union betanken, von dem sie Flüge im gewerblichen Luftverkehr durchführen.

Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, dass die Menge des vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union vertankten Flugkraftstoffs der Menge an Flugkraftstoff entspricht, die für die Durchführung der von diesem Flughafen der Union im Verlauf des Jahres abgehenden Flüge erforderlich ist.

Um das Ziel von Artikel 5 in Bezug auf die Betankungspflicht an dem betreffenden Abflughafen der Union zu erreichen, sollten die einschlägigen Parteien im Luftfahrtsektor, d. h. Leitungsorgane von Flughäfen der Union, Luftfahrzeugbetreiber, Kraftstoffhersteller, Flugkraftstoffanbieter und Betankungsdienstleister, zusammenarbeiten, um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten, der die betrieblichen Schwierigkeiten auf ein Minimum reduziert.

### 2.1. Wer unterliegt der Verpflichtung nach Artikel 5 Absatz 1 RFEUA und welche Flüge fallen in den Anwendungsbereich der RFEUA?

Alle Luftfahrzeugbetreiber, die in den Anwendungsbereich der RFEUA fallen, sind rechtlich verpflichtet, der Betankungspflicht nach Artikel 5 Absatz 1 RFEUA nachzukommen, wenn sie von einem Flughafen der Union abfliegen. Gemäß Artikel 3 Nummer 3 RFEUA bezeichnet der Ausdruck Luftfahrzeugbetreiber „eine Person, die im vorherigen Berichtszeitraum mindestens 500 Flüge im gewerblichen Personenluftverkehr oder 52 Nurfracht-Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat <sup>(5)</sup>, oder, wenn die Identität der Person nicht ermittelt werden kann, den Eigentümer des Luftfahrzeugs“.

Ein Luftfahrzeugbetreiber wird durch das im Flugdurchführungsplan festgelegte Rufzeichen für Flugverkehrskontrollzwecke (Luftfahrzeugkennung) identifiziert. Dabei gilt Folgendes:

- a) Enthält der Flugdurchführungsplan die ICAO-Kennung des Luftfahrzeugbetreibers, so gilt der Luftfahrzeugbetreiber, dem diese ICAO-Kennung <sup>(6)</sup> zugewiesen wurde, als einziger Luftfahrzeugbetreiber.
- b) Enthält der Flugdurchführungsplan die Staatszugehörigkeit oder das Kennzeichen multinationaler Betreiber und das Eintragungskennzeichen des Luftfahrzeugs, das ausdrücklich in einem Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) oder einem gleichwertigen Dokument oder in einem von einem Staat ausgestellten Dokument zur Identifizierung des Luftfahrzeugbetreibers aufgeführt ist, so gilt die juristische oder natürliche Person, die Inhaber dieses Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (oder eines gleichwertigen Dokuments) ist oder die im Dokument angegeben ist, als einziger Luftfahrzeugbetreiber.
- c) Kann der Luftfahrzeugbetreiber nicht ermittelt werden, so gilt der Eigentümer des Luftfahrzeugs als Luftfahrzeugbetreiber.

Artikel 5 Absatz 1 RFEUA gilt im Einklang mit Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 für Luftfahrzeuge, die in der Zivilluftfahrt eingesetzt werden und Flüge im gewerblichen Luftverkehr durchführen. Gemäß Artikel 3 Nummer 4 bezeichnet der Ausdruck „Flug im gewerblichen Luftverkehr“ „einen Flug, der zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post durchgeführt wird, einschließlich eines Geschäftsflugs, der zu gewerblichen Zwecken durchgeführt wird“.

Im Rahmen von Wet-Lease-Vereinbarungen wird ein Luftfahrzeug vom Leasinggeber (Eigentümer des Luftfahrzeugs), der im Wesentlichen für den Zustand und die Instandhaltung des Luftfahrzeugs verantwortlich bleibt, zugunsten des Leasingnehmers (der das Luftfahrzeug anmietet) betrieben, der die tatsächliche Kontrolle über den Flug behält. Daher wird davon ausgegangen, dass der Leasingnehmer der Luftfahrzeugbetreiber dieses Fluges ist und der Flugplan daher die ICAO-Kennung des Leasingnehmers enthalten sollte.

Bei einer Dry-Lease-Vereinbarung wird ein Luftfahrzeug vom Leasingnehmer im Rahmen seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses betrieben, sodass die tatsächliche Kontrolle über das Luftfahrzeug auf den Leasingnehmer übergeht. Daher wird davon ausgegangen, dass der Leasingnehmer der Luftfahrzeugbetreiber ist, weshalb die ICAO-Kennung des Leasingnehmers im Flugplan angegeben werden sollte.

<sup>(5)</sup> Der Begriff der Durchführung eines Flugs sollte im wirtschaftlichen Sinne verstanden werden. Dies bedeutet, dass sich die in der Definition des Begriffs ‚Luftfahrzeugbetreiber‘ genannte ‚Person‘ beispielsweise nicht auf den Piloten bezieht, der das Luftfahrzeug im Namen einer juristischen Person fliegt.

<sup>(6)</sup> ICAO-Kennungen sind in Dokument 8585 – Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services enthalten.

Die Verordnung gilt nicht für militärische Luftfahrzeuge bzw. für Flüge, die ausschließlich für humanitäre Zwecke, Repatriierung und sowohl freiwillige als auch erzwungene Rückkehr<sup>(7)</sup>, einschließlich Rückübernahmen, Such- und Rettungseinsätze, in der Katastrophenhilfe oder für medizinische Zwecke sowie für den Zoll, die Polizei und zur Feuerbekämpfung eingesetzt bzw. betrieben werden. Staatsluftfahrzeuge zur Beförderung von Staatsoberhäuptern, Regierungschefs und Ministern von Drittstaaten sind ebenfalls ausgeschlossen. Schulungsflüge (wenn es sich um einen rein nichtgewerblichen Flug handelt) und Rundflüge (Abflug und Ankunft auf demselben Flughafen ohne Zwischenlandung) sind ebenfalls ausgeschlossen. Der Grund für den Ausschluss dieser Flüge liegt darin, dass sie unter außergewöhnlichen Umständen durchgeführt werden, die nicht immer auf die gleiche Weise wie Standardflüge im gewerblichen Luftverkehr geplant werden können und daher möglicherweise nicht immer die Möglichkeit besteht, die Verpflichtungen aus dieser Bestimmung zu erfüllen (siehe Erwägungsgrund 17 RFEUA). In der Praxis können von den Verpflichtungen befreite Flüge anhand des von EUROCONTROLS Central Route Charges Office (CRCO) ausgestellten Ausnahme-codes und/oder anhand des im entsprechenden Feld des Flugdurchführungsplans angegebenen Kennzeichens identifiziert werden.

Instandhaltungstestflüge, Positionierungsflüge und Überführungsflüge fallen unter Artikel 5 Absatz 1 RFEUA, sofern diese als Tätigkeiten im Zusammenhang mit den gewerblichen Tätigkeiten des Luftfahrzeugbetreibers gelten. So sind zum Beispiel Positionierungs- und Überführungsflüge im Zusammenhang mit Such- und Rettungseinsätzen ausgeschlossen. Flüge, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt werden (PSO-Flüge), fallen in den Anwendungsbereich der RFEUA.

Zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen deckt die RFEUA so viele gewerbliche Flüge wie möglich auf dem gesamten EU-Luftfahrtmarkt ab. Alle Luftfahrzeugbetreiber, die mindestens 500 Flüge im gewerblichen Personenluftverkehr oder 52 Nurfracht-Flüge im gewerblichen Luftverkehr durchgeführt haben, unterliegen daher der Verpflichtung nach Artikel 5 Absatz 1 RFEUA. Die RFEUA ermöglicht es Luftfahrzeugbetreibern jedoch, ehrgeizigere Ziele zu erreichen, indem sie nach Artikel 2 Absatz 3 RFEUA, in dem die Rechtsgrundlage und das diesbezügliche Verfahren festgelegt sind, beschließen können, für die Zwecke der Verordnung als Luftfahrzeugbetreiber behandelt zu werden.

Mit Unterstützung von EUROCONTROL und in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten erstellt und veröffentlicht die Kommission auf ihrer Website eine jährlich aktualisierte Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die in den Anwendungsbereich der RFEUA fallen, mit ihrer jeweiligen Zuordnung zu dem zuständigen Mitgliedstaat<sup>(8)</sup>.

## 2.2. Worin besteht die rechtliche Verpflichtung aus Artikel 5 Absatz 1 RFEUA?

Der in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA vorgeschriebene Schwellenwert von 90 % für die Betankung gilt für den „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“. In Artikel 3 Nummer 24 RFEUA wird dieser als die Menge an Flugkraftstoff definiert, die in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission<sup>(9)</sup> als „Kraftstoff für den Reiseflug“ und als „Kraftstoff für das Rollen“ bezeichnet wird. Der Luftfahrzeugbetreiber muss den für die Durchführung aller in einem Berichtszeitraum (d. h. vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des Jahres, das dem Berichtsjahr vorausgeht) unter die RFEUA fallenden und an einem bestimmten Flughafen der Union abgehenden Flüge den Jahresbedarf an Flugkraftstoff (d. h. für den Reiseflug und das Rollen vor dem Start) zu 90 % an dem betreffenden Flughafen der Union vertanken.

Die Berichtspflichten gemäß Artikel 8 und Anhang II RFEUA betreffen die jährliche Gesamtmenge des geplanten Flugkraftstoffs für alle von einem bestimmten Flughafen der Union abgehenden Flüge und die jährliche Gesamtmenge des für diese Flüge vertankten Flugkraftstoffs. Je nach den vom Luftfahrzeugbetreiber angewandten Verfahren kann der vertankte Kraftstoff anhand verschiedener Quellen nachgewiesen werden (z. B. i) Kraftstoffrechnungen des Kraftstoffanbieters, ii) Differenz zwischen der Kraftstoffmenge zum Zeitpunkt der Ankunft an einem Flughafen der Union (Block-on) und der Kraftstoffmenge zum Zeitpunkt des Abflugs von diesem Flughafen der Union (Block-off) und iii) Informationen, die aus Quellen wie dem Bordbuch, dem technischen Bordbuch und dem Flugdurchführungsplan stammen).

Die Verpflichtung zur Betankung am Abflughafen der Union bezieht sich auf „Flugkraftstoff“. In Artikel 3 Nummer 6 RFEUA wird Flugkraftstoff definiert als ein sogenannter Drop-in-Kraftstoff, der zur unmittelbaren Verwendung für Luftfahrzeuge produziert wird. Das heißt, die Verpflichtung zur Betankung betrifft alle für die Luftfahrt verfügbaren Kraftstoffe, auch konventionelle Flugkraftstoffe.

<sup>(7)</sup> Im Sinne der EU-Rechtsvorschriften zur Migrations- und Asylpolitik.

<sup>(8)</sup> Siehe Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die in den Anwendungsbereich der RFEUA fallen, auf der Website der GD MOVE ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-aviation\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-aviation_en)).

<sup>(9)</sup> Weitere Einzelheiten sind Punkt CAT.OP.MPA.181 Kraftstoff-/Energiekonzept – Kraftstoff-/Energieplanung und Umplanung während des Flugs – Flugzeuge zu entnehmen.

Ein Luftfahrzeugbetreiber, der die Nichteinhaltung der Anforderung, mindestens 90 % des „Jahresbedarfs an Flugkraftstoff“ gemäß Artikel 5 Absätze 2 und 3 RFEUA zu vertanken, nicht hinreichend begründet, wird mit einem Bußgeld belegt. Dieses Bußgeld wird von den Behörden der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 Absatz 2 RFEUA verhängt. Ein solcher Luftfahrzeugbetreiber kann jedoch von einer Bußgeldzahlung befreit werden, wenn er nachweisen kann, dass seine Nichteinhaltung der Verpflichtungen aus Artikel 5 auf außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände zurückzuführen ist, die sich seiner Kontrolle entziehen und deren Auswirkungen sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

### 2.3. Wann und wo muss der Luftfahrzeugbetreiber betanken?

Ein Luftfahrzeugbetreiber, der in den Anwendungsbereich der RFEUA fällt, muss beim Abflug von einem Flughafen der Union (d. h. dem Abflughafen der Union) Kraftstoff vertanken.

Nach Artikel 3 Absatz 1 RFEUA ist ein „Flughafen der Union“ ein Flughafen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Flughafenentgelte. In jener Richtlinie bezeichnet der Ausdruck Flughafen „jedes speziell für das Landen, Starten und Manövrieren von Luftfahrzeugen ausgebaute Gelände, einschließlich der für den Luftverkehr und die Dienstleistungen erforderlichen zugehörigen Einrichtungen, wozu auch die Einrichtungen für die Abfertigung gewerblicher Flugdienste gehören“<sup>(10)</sup>.

Flughäfen der Union, die in den Anwendungsbereich der RFEUA fallen, sind Flughäfen auf denen im vorherigen Berichtszeitraum mehr als 800 000 Fluggäste oder über 100 000 Tonnen Fracht befördert wurden. Dieser Schwellenwert wurde festgelegt, um eine unzumutbare Belastung des Luftverkehrsbaus auf kleinen Flughäfen zu vermeiden.

Flughäfen, die sich in einem in Artikel 349 AEUV aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage – d. h. Guadeloupe, Französisch-Guayana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln – befinden, fallen nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 5 RFEUA.

Die Mitgliedstaaten können ehrgeiziger sein und beschließen, dass ein Flughafen in ihrem Hoheitsgebiet, der den vorgeschriebenen Schwellenwert nicht erreicht und/oder der sich in einem Gebiet in äußerster Randlage befindet, dennoch unter die RFEUA fällt. Ein Flughafenleitungsorgan kann sich ebenfalls dafür entscheiden, bei der jeweils zuständigen Behörde zu beantragen, dass ein von ihm verwalteter Flughafen als Flughafen der Union behandelt wird und in den Anwendungsbereich der RFEUA fällt. In seinem Antrag muss das Leitungsorgan des Flughafens nachweisen, dass der Bewerberflughafen die Anforderungen des Artikels 6 Absatz 1 RFEUA erfüllt. Die Rechtsgrundlage und das diesbezügliche Verfahren finden sich in Artikel 2 Absatz 2 RFEUA.

Die Kommission legt in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten eine Liste der Flughäfen der Union vor, die in den Anwendungsbereich der RFEUA fallen. Diese Liste wird jährlich aktualisiert<sup>(11)</sup>.

### 2.4. Sind Luftfahrzeugbetreiber aus Drittländern gemäß Artikel 5 Absatz 1 RFEUA zur Betankung verpflichtet?

Wie in Abschnitt 2.3 erläutert, gilt die Verpflichtung, mindestens 90 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff zu betanken, am Abflughafen der Union. Ein Luftfahrzeugbetreiber aus einem Drittland unterliegt daher bei Abflug von einem Flughafen der Union der Verpflichtung nach Artikel 5 Absatz 1 RFEUA, wenn er im vorherigen Berichtszeitraum mindestens 500 Flüge im gewerblichen Personenluftverkehr oder 52 Nurfracht-Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat. In der Praxis bedeutet dies, dass ein Luftfahrzeugbetreiber aus einem Drittland 90 % seines Jahresbedarfs an Flugkraftstoff für Abflüge von Flughäfen der Union an den Flughäfen der Union, von denen er abfliegt, vertanken muss.

Kommt ein Luftfahrzeugbetreiber aus einem Drittland den Verpflichtungen nach Artikel 5 nicht nach, wird von einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ein Bußgeld verhängt (siehe Artikel 12 Absatz 2 RFEUA), es sei denn, eine solche Nichteinhaltung ist gemäß Artikel 5 Absatz 2 oder 3 RFEUA hinreichend begründet oder auf außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände gemäß Artikel 12 Absatz 2 Satz 3 RFEUA zurückzuführen.

<sup>(10)</sup> Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte (ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11).

<sup>(11)</sup> Siehe Liste der Flughäfen der Union, die in den Anwendungsbereich der RFEUA fallen, auf der Website der GD MOVE ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-aviation\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-aviation_en)).

### 2.5. Welche Rolle spielen die Leitungsorgane von Flughäfen der Union?

Den Leitungsorganen von Flughäfen der Union, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, kommt eine Schlüsselrolle zu, wenn es darum geht, den Luftfahrzeugbetreibern die Einhaltung der Betankungspflicht zu erleichtern. In diesem Zusammenhang sollte das Leitungsorgan eines Flughafens der Union die Personal- und Infrastrukturressourcen (z. B. ausreichendes und qualifiziertes Personal, Tankkapazität und Kraftstoffversorgung, Tankfahrzeuge, Hydrantensysteme usw.) so planen, dass den Luftfahrzeugbetreibern die Einhaltung der Verpflichtung nach Artikel 5 Absatz 1 RFEUA erleichtert wird.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass bestimmte Flughäfen (z. B. Flughäfen auf Inseln) aufgrund ihrer geografischen Merkmale möglicherweise nicht über die erforderliche Infrastruktur und/oder Flugkraftstoffversorgung verfügen und daher nicht in der Lage sind, die wiederholte Betankung mit Flugkraftstoff auf dem Flughafen im gleichen Umfang wie andere Flughäfen mit mehr Ressourcen zu ermöglichen. Luftfahrzeugbetreiber können daher unter den in Artikel 5 Absatz 3 RFEUA festgelegten besonderen Umständen beantragen, bei bestimmten Strecken zur Anbindung von Flughäfen auf Inseln ohne Schienen- oder Straßenverbindungen zu einem Flughafen der Union vorübergehend von der Betankungspflicht befreit zu werden.

## 3. BEFREIUNG VON DER BETANKUNGSPFLICHT

Nach Artikel 5 Absatz 2 RFEUA kann der Luftfahrzeugbetreiber den im Rahmen der Betankungspflicht vorgeschriebenen Schwellenwert unterschreiten, wenn dies aus Gründen der Einhaltung der geltenden in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission<sup>(12)</sup> festgelegten Kraftstoffsicherheitsvorschriften hinreichend begründet ist. In diesem Zusammenhang muss die Entscheidung des Kommandanten über die endgültige Betankung vor dem Abflug von einem Flughafen der Union ohne Einflussnahme des Luftfahrzeugbetreibers respektiert werden<sup>(13)</sup> (Einzelheiten siehe Abschnitt 4). Befreiungen, die gemäß Artikel 5 Absatz 2 RFEUA gerechtfertigt sind, werden in dem vom Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 8 RFEUA jährlich vorzulegenden Bericht nachträglich gemeldet.

Andere Befreiungen von der Betankungspflicht gemäß Artikel 5 Absatz 1 RFEUA sind auf zwei in Artikel 5 Absatz 3 Buchstaben a und b festgelegte Situationen beschränkt und erfordern vorab einen begründeten und detaillierten Antrag an die zuständige Behörde. Diese Befreiungen werden vorab beantragt (Einzelheiten siehe Abschnitte 5 und 8). Die erste Möglichkeit einer Befreiung von der Betankungspflicht nach Artikel 5 Absatz 1 ist auf bestimmte Strecken von Flughäfen der Union und auf besondere Situationen beschränkt, d. h. auf schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeiten beim Betanken von Luftfahrzeugen an dem betreffenden Flughafen der Union, die die Luftfahrzeugbetreiber an der Durchführung von Turnaround-Flügen innerhalb einer angemessenen Frist hindern. Die zweite Möglichkeit betrifft strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Flugkraftstoff aufgrund der geografischen Merkmale eines bestimmten Flughafens der Union, die zu wesentlich höheren Flugkraftstoffpreisen führen und für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber im Vergleich zu den Marktbedingungen an anderen Flughäfen der Union mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen einen erheblichen Wettbewerbsnachteil bedeuten.

### 4. ARTIKEL 5 ABSATZ 2 RFEUA: FÄLLE, IN DENEN DER FÜR DIE BETANKUNG MIT FLUGKRAFTSTOFF VORGESCHRIEBENE SCHWELLENWERT VON 90 % AM ABFLUGHAFEN DER UNION UNTERSCHRITTEN WIRD

Artikel 5 Absatz 2 RFEUA sieht vor, dass ein Luftfahrzeugbetreiber den Schwellenwert von 90 % des „Jahresbedarfs an Flugkraftstoff“ (d. h. für den Reiseflug und das Rollen vor dem Start) an einem Abflughafen der Union unterschreiten kann, wenn dies aus Gründen der Einhaltung der geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften erforderlich ist. In dieser Bestimmung wird die Notwendigkeit berücksichtigt, die Einhaltung z. B. der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission<sup>(14)</sup> und insbesondere der folgenden Sicherheitsvorschriften in Anhang IV jener Verordnung sicherzustellen: Punkte CAT.OP.MPA.180, 181, 182 und 260 und gegebenenfalls Punkt CAT.OP.MPA.185 für das Kraftstoffmanagement und die Planung während des Flugs. Die annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material, GM) der EASA<sup>(15)</sup> für Anhang IV „Gewerblicher Luftverkehr“ Teil-CAT der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission in Bezug auf den Flugbetrieb enthalten Einzelheiten zu diesen Bestimmungen.

<sup>(12)</sup> Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

<sup>(13)</sup> „Kraftstoff/Energie nach Ermessen der Besatzung, wenn dies vom Kommandanten gefordert wird“ gemäß Anhang IV Teilabschnitt B Punkt CAT.OP.MPA.181 Buchstabe c Nummer 8 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission.

<sup>(14)</sup> Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

<sup>(15)</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations>.

Weitere Einzelheiten zu möglichen Begründungen für die Unterschreitung des für die Betankung vorgeschriebenen Schwellenwerts aus Sicherheitsgründen (sowie die dafür erforderlichen Nachweise) sind den Abschnitten 4.1 bis 4.4 zu entnehmen.

#### 4.1. Unterschreitung des für die Betankung vorgeschriebenen Schwellenwerts Auswirkungen auf die jährliche Berichterstattung gemäß Artikel 8 RFEUA <sup>(16)</sup>

Unterschreitet ein Luftfahrzeugbetreiber an einem Abflughafen der Union den für die Betankung vorgeschriebenen Schwellenwert von 90 % des „Jahresbedarfs an Flugkraftstoff“ (Reiseflug und Rollen vor dem Start), muss dies gegenüber der Behörde bzw. den Behörden, die für den betreffenden Flughafen der Union zuständig sind, an dem der Luftfahrzeugbetreiber die 90 %-Schwelle unterschritten hat, und gegenüber der EASA hinreichend begründet werden.

Insbesondere muss der Luftfahrzeugbetreiber die Unterschreitung der in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA festgelegten Schwelle für die Flugkraftstoffmenge von 90 % begründen, nicht jedoch die unter die 10 %-Puffer fallenden Mengen. Das heißt, der Luftfahrzeugbetreiber muss die entsprechenden (auf vorangegangenen Flügen) aggregierten aus Gründen der Einhaltung der Kraftstoffsicherheitsvorschriften vertankten Kraftstoffmengen melden, die ihn daran hindern, der Betankungspflicht von 90 % an einem bestimmten Flughafen der Union nachzukommen. Dabei muss der Luftfahrzeugbetreiber im Rahmen seiner Berichtspflicht nach Artikel 8 RFEUA angeben, welche Strecken betroffen sind.

Diese Informationen (einschließlich der Begründung) müssen in den Bericht aufgenommen werden, den der Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 8 RFEUA den zuständigen Behörden und der EASA vorlegen muss (d. h. den Jahresbericht) und der zuvor gemäß Artikel 8 Absatz 3 RFEUA <sup>(17)</sup> von einer unabhängigen Prüfstelle überprüft werden muss.

Gemäß Artikel 5 Absatz 2 RFEUA muss der Luftfahrzeugbetreiber in seine Begründung Folgendes aufnehmen:

- eine Begründung, warum er aus Gründen der Einhaltung der geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften den in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA festgelegten jährlichen Schwellenwert unterschritten hat;
- eine Angabe der betroffenen Strecken (d. h. Abfolge der ankommenden und abgehenden Flüge an dem Flughafen der Union) und der Kraftstoffmengen, die aus Sicherheitsgründen vertankt wurden.

Die zuständige Behörde kann die Begründung akzeptieren, wenn die geltenden Anforderungen erfüllt wurden und es sich um eine hinreichende Begründung handelt. Bei der Überprüfung, ob eine Begründung den geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften entspricht, kann die zuständige Behörde die EASA konsultieren.

**Beispiel 1:** Ein Luftfahrzeugbetreiber **Y** fliegt vom Flughafen **A** zum Flughafen **B** der Union. **Y** ist einer bestimmten Generaldirektion für Zivilluftfahrt (**A-DGCA**) zugewiesen. Am Ende des Berichtsjahres muss **Y** der EASA und der **A-DGCA** die jährlich vertankten Kraftstoffmengen, den Jahresbedarf an Flugkraftstoff und die jährlich nicht vertankten Kraftstoffmengen übermitteln <sup>(18)</sup>. Zudem muss **Y** am Ende des Berichtsjahrs der oder den Behörden des Flughafens/der Flughäfen der Union die nicht vertankten Mengen mitteilen, wenn er aus Sicherheitsgründen den Schwellenwert für die Betankung nicht erreicht.

In diesem Beispiel unterschreitet der Luftfahrzeugbetreiber **Y** auf dem Flughafen **B** der Union den Schwellenwert für den „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“, da bei einigen Flügen auf der Strecke **A-B** aufgrund vorhergesagter Wetterbedingungen aus Sicherheitsgründen mehr Kraftstoff am Flughafen **A** vertankt werden musste (zusätzlicher Kraftstoff wird stets auf dem vorherigen Flughafen vertankt). Entgegen der Prognose verbesserte sich das Wetter jedoch im Allgemeinen während der Flüge, und die Luftfahrzeuge landeten mehrmals mit mehr Kraftstoff als erwartet am Flughafen **B** der Union und konnten daher auf dem Flughafen **B** der Union keinen Kraftstoff für den Folgeflug vertanken, da sich noch genügend Kraftstoff im Tank befand. Obwohl **Y** in diesem Fall die Anforderung des Artikels 5 Absatz 1 RFEUA für den Flughafen **B** der Union nicht erfüllt hat, ist dies aus Gründen der Einhaltung der Kraftstoffsicherheitsvorschriften gerechtfertigt.

<sup>(16)</sup> Weitere Einzelheiten zur Berichterstattung sind dem Handbuch für Luftfahrzeugbetreiber und Prüfstellen zu entnehmen (Artikel 8 und Anhang II RFEUA).

<sup>(17)</sup> Artikel 8 Absatz 3 RFEUA lautet: „Der Bericht wird von einer unabhängigen Prüfstelle gemäß den Anforderungen der Artikel 14 und 15 der Richtlinie 2003/87/EG und der auf der Grundlage der genannten Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakte überprüft.“ Dies bedeutet, dass das Prüfverfahren und die akkreditierten Prüfstellen für die Zwecke der RFEUA den EU-EHS-Vorschriften, insbesondere den für den Luftfahrtsektor geltenden Vorschriften, unterliegen.

<sup>(18)</sup> Siehe Artikel 3 RFEUA zu den Begriffsbestimmungen, Artikel 8 RFEUA zu den Berichtspflichten für Luftfahrzeugbetreiber und Anhang II RFEUA zum Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber.



**Beispiel 2:** Ein Luftfahrzeugbetreiber **Y** fliegt vom Flughafen **C** zum Flughafen **D** und wieder zurück zum Flughafen **C** (Strecke **C-D-C**), wobei es sich bei beiden Flughäfen um Flughäfen der Union handelt. Wie in Beispiel 1 ist der Luftfahrzeugbetreiber **Y** der zuständigen Behörde der **A-DGCA** zugewiesen. Am Ende des Berichtsjahres muss **Y** der EASA und den zuständigen Behörden die jährlich vertankten Kraftstoffmengen, den Jahresbedarf an Flugkraftstoff und die jährlich nicht vertankten Kraftstoffmengen übermitteln<sup>(19)</sup>. Zudem muss **Y** am Ende des Berichtsjahrs der oder den Behörden des Flughafens/der Flughäfen der Union, an denen er aus Sicherheitsgründen den Schwellenwert für die Betankung nicht erreicht, die nicht vertankten Mengen mitteilen.

In diesem Beispiel unterschreitet der Luftfahrzeugbetreiber **Y** am Flughafen **D** den Schwellenwert für den „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“, da für die Flüge auf der Strecke **C-D** gemäß Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.181 Buchstabe c Nummer 4 Ziffer i der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 ein Bestimmungsausweichflugplatz **E** erforderlich ist, der vom Flughafen **D** weit entfernt ist. Auf dem Rückflug zum Flughafen **C** (Strecke **D-C**) befindet sich der Bestimmungsausweichflugplatz **F** jedoch in der Nähe von Flughafen **C**. Daher wird das Luftfahrzeug stets mit mehr Kraftstoff auf dem Flughafen **D** landen als für den Rückflug zum Flughafen **C** erforderlich ist, sodass eine Betankung am Flughafen **D** für den anschließenden Rückflug zum Flughafen **C** nicht möglich ist, da **Y** über ausreichend Kraftstoff im Tank verfügt. Der Luftfahrzeugbetreiber **Y** hat daher aus Gründen der Kraftstoffsicherheit die Anforderung des Artikels 5 Absatz 1 RFEUA für den Flughafen **D** nicht erfüllt.

Dies kann auch bei abgelegenen Flugplätzen der Fall sein, da in Punkt CAT.OP.MPA.181 Buchstabe c Nummer 4 Ziffer ii und AMC7<sup>(20)</sup> Punkt CAT.OP.MPA.182 für den Betrieb auf solchen abgelegenen Flugplätzen festgelegt ist, dass das Luftfahrzeug über zusätzlichen Kraftstoff verfügen muss, der einer Flugdauer von 2 Stunden entspricht. Dadurch kann die Notwendigkeit zur Betankung für den Rückflug erheblich verringert werden.

Kurz gesagt, muss der Luftfahrzeugbetreiber den zuständigen Behörden und der EASA zur Erfüllung der Anforderungen des Artikels 5 Absatz 2 RFEUA (d. h. der Verpflichtung zur *hinreichenden Begründung*) die Sicherheitsgründe für das Tanken von Kraftstoff bei an Flughäfen der Union ankommenden Flügen mitteilen, die dazu führen, dass der Luftfahrzeugbetreiber den im Rahmen der Betankungspflicht vorgeschriebenen Schwellenwert unterschreitet. Die zu begründenden Kraftstoffmengen beschränken sich auf die Differenz zwischen den 90 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff und dem jährlich tatsächlich vertankten Flugkraftstoff für jeden Flughafen der Union, an dem der Luftfahrzeugbetreiber der Betankungspflicht nicht nachkommt.

Der Luftfahrzeugbetreiber sollte den Zusammenhang zwischen der vertankten Kraftstoffmenge und den Sicherheitsgründen deutlich machen. Die Begründung (mit entsprechenden Belegen) sollte den vertankten Kraftstoffmengen und den angegebenen Gründen entsprechen. Kann ein Zusammenhang zwischen den vertankten Kraftstoffmengen und den Begründungen nicht nachgewiesen werden, könnte daraus ein Verstoß gegen Artikel 5 Absatz 1 RFEUA abgeleitet werden.

#### 4.2. **Beispiele für Ereignisse, bei denen die Betankung mit Flugkraftstoff zur Einhaltung der Vorschriften für die Kraftstoffsicherheit erforderlich ist, und für diesbezügliche Belege (Begründungen)**

Die folgende Liste mit Beispielen für Ereignisse, die aus Sicherheitsgründen die Betankung mit Flugkraftstoff verlangen, ist nicht erschöpfend, enthält aber die häufigsten Ereignisse<sup>(21)</sup>, bei denen eine Betankung mit mehr Kraftstoff am Abflughafen aus Gründen der Kraftstoffsicherheit gerechtfertigt ist, wodurch jedoch die Gefahr besteht, dass der Schwellenwert für die Betankung am Zielflughafen der Union nicht erreicht wird. Den Beispielen sind die Unterlagen beigelegt, die der Luftfahrzeugbetreiber den zuständigen Behörden vorlegen müsste, um eine Unterschreitung des in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA festgelegten Schwellenwerts zu begründen.

In jedem Fall müssen die zuständigen Behörden in Zusammenarbeit mit der EASA sicherstellen, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Sicherheit und den im Rahmen der RFEUA festgelegten Betankungs- und Berichtspflichten besteht. Da die Gewährleistung der Sicherheit höchste Priorität hat, müssen die Behörden jederzeit ein besonnenes Urteil in Bezug auf den Umfang an Nachweisen treffen, die für die Begründung von Sicherheitsbedenken erforderlich sind. Die Einschätzung des Bedarfs an zusätzlichem Kraftstoff beruht häufig auf dem Fachwissen des Personals der Kontrollstelle des Betreibers oder den Erfahrungen der Piloten.

<sup>(19)</sup> Siehe Artikel 3 RFEUA zu den Begriffsbestimmungen, Artikel 8 RFEUA zu den Berichtspflichten für Luftfahrzeugbetreiber und Anhang II RFEUA zum Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber.

<sup>(20)</sup> „Annehmbares Nachweisverfahren 7“.

<sup>(21)</sup> Wie von der EASA und den Luftfahrzeugbetreibern in ihren Antworten auf den Fragebogen der Kommission zur Vorbereitung dieses Dokuments angegeben.

- Fälle von Flugkraftstoffknappheit (einschließlich Mindestankaufsmengen, die vom Kraftstoffanbieter an Flughäfen der Union mit besonderen geografischen Gegebenheiten, wie Inseln, auferlegt werden) oder von Flugkraftstoffkontamination am Zielflughafen, die durch die entsprechende Nachricht für Luftfahrer (NOTAM) und/oder eine Mitteilung des Kraftstoffanbieters (falls verfügbar) oder durch andere Mitteilungen im Rahmen des Managementsystems nach Anhang IV Punkt ORO.GEN.200 (Managementsystem)<sup>(22)</sup> der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission (Pilotenbericht, Mitteilung anderer Betreiber, Mitteilungen von Behörden oder von Luftfahrtverbänden bereitgestellte Informationen) gerechtfertigt sind.
- Widrige Wetterbedingungen (oder Wettervorhersagen) rechtfertigen oft (insbesondere während des Winterflugbetriebs) die Notwendigkeit von zusätzlichem Kraftstoff (siehe Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.181 Buchstabe b, Punkt CAT.OP.MPA.245 Buchstabe a Nummer 1 und Punkt CAT.OP.MPA.245 Buchstaben b und c, Punkt CAT.OP.MPA.255 Buchstabe b und Punkt CAT.OP.MPA.265 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission)<sup>(23)</sup>. Dies gilt auch für andere Wetterbedingungen (z. B. Hitze), die eine zusätzliche Kraftstoffmenge für die Nutzung eines Hilfstriebwerks (APU)<sup>(24)</sup> aufgrund außergewöhnlich kalter oder heißer Wetterbedingungen, eingeschränkter Sicht usw. erforderlich machen. Die Begründung muss sich auf aktuelle Wetterberichte (z. B. METAR<sup>(25)</sup> und ATIS<sup>(26)</sup>), Wettervorhersagen (z. B. TAF<sup>(27)</sup>), einschließlich einer geringen Wahrscheinlichkeit widriger Wetterbedingungen wie PROB30%<sup>(28)</sup>), SIGMET<sup>(29)</sup>), Streckenwetterkarten und andere ausreichend detaillierte Berichte oder eine Kombination davon stützen. Detaillierte Wetterinformationssysteme wie EWINS<sup>(30)</sup> oder ähnliche Instrumente können ebenfalls für die Begründung herangezogen werden. Diese Instrumente können Aufschluss über die Zuverlässigkeit von Wettervorhersagen geben, was die Betreiber dazu veranlassen würde, die zu vertankende Kraftstoffmenge zu erhöhen, wenn historische Daten darauf hindeuten, dass am Zielflughafen widrige Wetterbedingungen (z. B. Nebel) zu erwarten sind, auch wenn die offiziellen Wetterberichte solche widrigen Wetterbedingungen nicht vorhersagen.
- Sozialpolitische Aktionen (einschließlich Proteste oder Streiks am Zielflughafen), zu deren Nachweis beispielsweise eine Mitteilung des Flughafens und/oder eine NOTAM vorgelegt werden kann (siehe Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.175 Buchstabe b Nummern 4 und 5, Punkt CAT.OP.MPA.181 Buchstabe b und Buchstabe c Nummer 7 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission sowie EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175 Buchstabe b). Je nach den Umständen kann die Androhung sozialpolitischer Aktionen oder Streiks auch die Notwendigkeit rechtfertigen, die zu vertankende Kraftstoffmenge zu erhöhen.
- Verspätungen bei der Flugverkehrskontrolle (ATC) am Zielflughafen, zu deren Nachweis eine NOTAM oder (sofern verfügbar) eine Mitteilung des Flugverkehrsmanagements (ATM) vor dem Start vorgelegt werden können (Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.181 Buchstabe b Nummer 6 und Buchstabe c Nummer 7 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission). Andere Berichte oder Daten wie historische Daten des Luftfahrzeugbetreibers (einschließlich Pilotenberichte) können ebenfalls auf mögliche Verspätungen am Zielflughafen hindeuten.
- Wahrscheinlichkeit einer Änderung der Streckenführung durch die Flugverkehrskontrolle, zu deren Nachweis eine NOTAM oder eine Mitteilung des Flugverkehrsmanagements oder andere einschlägige Berichte oder Daten vorgelegt werden können (Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.181 Buchstabe b Nummern 5 und 6 und Buchstabe c Nummer 7 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission). Dazu gehören historische Daten des Betreibers oder anderer Betreiber sowie Pilotenberichte, aus denen die Möglichkeit einer geänderten Streckenführung hervorgehen.
- Sicherheitsbedenken, z. B. im Zusammenhang mit kriegerischen Konflikten, zu deren Nachweis eine Mitteilung des Flughafens, eine Mitteilung des Kraftstoffanbieters und/oder eine NOTAM vorgelegt werden kann.

<sup>(22)</sup> Siehe Anhang III (Anforderungen an Organisationen bezüglich des Flugbetriebs) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

<sup>(23)</sup> Siehe Anhang IV (Gewerblicher Luftverkehr) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

<sup>(24)</sup> Auxiliary power unit (Hilfstriebwerk).

<sup>(25)</sup> Meteorological aerodrome report (Flugplatzwettermeldungen).

<sup>(26)</sup> Automatic terminal information service (Automatische Ausstrahlung von Lande- und Startinformationen).

<sup>(27)</sup> Terminal area forecast (Wettervorhersage für Flughäfen).

<sup>(28)</sup> Probability of 30 % (Wahrscheinlichkeit von 30 %).

<sup>(29)</sup> Significant meteorological information (Signifikante Wettererscheinungen).

<sup>(30)</sup> Enhanced weather information system (Detailliertes Wetterinformationssystem).

- Naturkatastrophen (z. B. Erdbeben, Vulkanausbrüche und Überschwemmungen), zu deren Nachweis eine Mitteilung des Flughafens und/oder eine NOTAM oder andere einschlägige Berichte vorgelegt werden können (Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.181 Buchstabe b und Buchstabe c Nummer 7 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission).

Zusätzlich zu den oben genannten Unterlagen muss der Luftfahrzeugbetreiber den vom Kommandanten unterzeichneten Flugdurchführungsplan, einschließlich der digitalen Signatur oder der digitalen Genehmigung des Flugplans, vorlegen. In diesem Dokument sind die (beim vorangegangenen Flug) insgesamt vertankte Kraftstoffmenge („block fuel“) und deren Zusammensetzung im Einzelnen anzugeben.

Weitere Unterlagen, die der Luftfahrzeugbetreiber gegebenenfalls der zuständigen Behörde vorlegen muss, um zu begründen, dass der in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA festgelegte Schwellenwert aus Gründen der Einhaltung der Kraftstoffvorschriften unterschritten wurde:

- Informationen aus dem Bordbuch;
- METAR, TAF, SIGMET, Streckenwetterkarten oder ANSP<sup>(31)</sup>-Kommunikation über wetterbedingte Einschränkungen;
- NOTAM;
- ATM- und ATC-Kommunikation (sofern verfügbar);
- Luftfahrthandbuch (AIP);
- Mitteilungen des Kraftstoffanbieters, der Bodenabfertigung oder des Leitungsorgans des Flughafens;
- Flugdurchführungsplan;
- sonstige Informationen, die der Luftfahrzeugbetreiber für die Begründung der gemeldeten Kraftstoffmengen, die aus Sicherheitsgründen vertankt wurden, für relevant und nützlich hält.

Luftfahrzeugbetreiber müssen den unabhängigen Prüfstellen alle einschlägigen Unterlagen zur Verfügung stellen, um das Verfahren zur Überprüfung des gemäß Artikel 8 RFEUA (insbesondere Artikel 8 Absatz 3) erforderlichen Jahresberichts zu erleichtern.

#### 4.3. Wie lange sollte der Luftfahrzeugbetreiber die Belege aufbewahren?

Die Verordnung erlegt Luftfahrzeugbetreibern die Beweislast auf, d. h. diese müssen gegenüber den zuständigen Behörden und der EASA nachweisen, dass sie die Anforderungen nach Artikel 5 Absätze 1 und 2 RFEUA erfüllen. Luftfahrzeugbetreiber müssen daher selbst einschätzen, wie lange es ratsam ist, die einschlägigen Belege aufzubewahren, wobei Aspekte wie etwaige Verwaltungs- oder Gerichtsverfahren zu berücksichtigen sind. Luftfahrzeugbetreiber sollten die Belege im Idealfall mindestens vier Jahre lang aufbewahren (d. h. Berichtsjahr + 3 Jahre Datenspeicherung). Dieser Zeitraum kann von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich sein, da die für den Sektor geltenden nationalen Durchsetzungsvorschriften unterschiedliche Fristen vorschreiben können. Die Mitgliedstaaten sollten die in diesem Abschnitt enthaltene Empfehlung zur Datenspeicherung berücksichtigen, wenn sie die Vorschriften für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung gemäß Artikel 12 Absatz 1 RFEUA festlegen.

#### 4.4. Erwägungen zur Wahl des Ausweichflugplatzes und des Kraftstoffs nach Ermessen

Luftfahrzeugbetreiber können innerhalb der in Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.192 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission<sup>(32)</sup> festgelegten Grenzen einen Ausweichflugplatz wählen. Es kann oft sinnvoller sein, aus wirtschaftlichen Gründen einen Ausweichflugplatz zu wählen, der von anderen möglichen und näheren Alternativen weiter entfernt ist, z. B. einen Flughafen auf dem ein Vertrag mit den Flughafenabfertigern über die Instandhaltung von Luftfahrzeugen besteht und/oder Bedingungen vorherrschen, durch die den Fluggästen im Falle einer Landung auf diesem Ausweichflugplatz bessere Dienstleistungen geboten werden können (d. h. ein aus kommerziellen Gründen gewählter Ausweichflugplatz). Die Wahl des Ausweichflugplatzes darf jedoch nicht als Vorwand für Tankering aus wirtschaftlichen Gründen dienen.

<sup>(31)</sup> Air navigation service provider (Anbieter von Flugsicherungsdiensten).

<sup>(32)</sup> Siehe Anhang IV (Gewerblicher Luftverkehr) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

Ebenso darf der Luftfahrzeugbetreiber den Piloten nicht anweisen, aus wirtschaftlichen Gründen mehr Flugkraftstoff auf einem bestimmten Flughafen zu vertanken und ihn als Kraftstoff nach Ermessen zu deklarieren. Kraftstoff nach Ermessen muss, wie der Name sagt, nach dem alleinigen Ermessen des Kommandanten und ohne Einflussnahme des Luftfahrzeugbetreibers vertankt werden <sup>(33)</sup>.

Der gleiche Grundsatz gilt für Praktiken, bei denen Tankering hinter anderen Kraftstoffkategorien verborgen wird, z. B. wenn diese Kategorien in Mengen vertankt werden, die deutlich höher sind als die für die Ziele jeder dieser Kraftstoffkategorien erforderlichen Mengen (z. B. erhöhter Kraftstoffmenge für das Rollen, erhöhte Kraftstoffmenge für den Reiseflug, indem bei der Planung eine unrealistisch niedrige Reiseflughöhe und eine unrealistische Startmasse angesetzt werden).

Praktiken, bei denen Ausweichkraftstoffe, Kraftstoff nach Ermessen und andere Kraftstoffkategorien verwendet werden, um das aus wirtschaftlichen Gründen praktizierte Tankering zu verbergen, würden einen Verstoß gegen die einschlägigen Bestimmungen der RFEUA darstellen. Basieren solche Praktiken auf einem Bündel übereinstimmender Indizien, aus denen sich das Vorliegen eines objektiven und eines subjektiven Elements ergibt, können sie von den zuständigen nationalen Behörden gehandelt werden <sup>(34)</sup>.

#### 5. ARTIKEL 5 ABSATZ 3 RFEUA: VORÜBERGEHENDE BEFREIUNG VON DER BETANKUNGSPFLICHT

In Artikel 5 Absatz 3 RFEUA sind die für Luftfahrzeugbetreiber geltenden Anforderungen für die Vorabbeantragung einer vorübergehenden Befreiung festgelegt:

„In Ausnahmefällen kann ein Luftfahrzeugbetreiber in hinreichend begründeten Fällen bei der/den in Artikel 11 Absatz 6 genannten zuständigen Behörde(n) beantragen, für Flüge auf einer bestimmten bestehenden oder neuen von einem Flughafen der Union abgehenden Strecke von weniger als 850 km oder 1 200 km bei Strecken zur Anbindung von Flughäfen auf Inseln ohne Schienen- oder Straßenverbindungen von der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegten Verpflichtung vorübergehend befreit zu werden. Diese Entfernung wird nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt.

Ein solcher Antrag muss mindestens drei Monate vor dem geplanten Anwendungszeitpunkt der Befreiung gestellt werden und mit einer detaillierten und angemessenen Begründung versehen sein. Diese Befreiung sollte auf folgende Situationen beschränkt sein:

- a) schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeiten beim Betanken von Luftfahrzeugen an dem betreffenden Flughafen der Union, die die Luftfahrzeugbetreiber an der Durchführung von Turnaround-Flügen innerhalb einer angemessenen Frist hindern, oder
- b) strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Flugkraftstoff aufgrund der geografischen Merkmale eines bestimmten Flughafens der Union, die insbesondere aufgrund spezifischer Beschränkungen des Kraftstofftransports oder der begrenzten Verfügbarkeit von Kraftstoffen an diesem Flughafen der Union zu wesentlich höheren Flugkraftstoffpreisen im Vergleich zu den durchschnittlich an anderen Flughäfen der Union bei ähnlichen Arten von Flugkraftstoffen angewandten Preisen führen und für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber im Vergleich zu den Marktbedingungen an anderen Flughäfen der Union mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen einen erheblichen Wettbewerbsnachteil bedeuten.“

In Bezug auf bestimmte Strecken kann ein Luftfahrzeugbetreiber vorübergehend von der Verpflichtung zur Betankung am Abflughafen der Union befreit werden, wenn er nachweisen kann, dass schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeiten beim Betanken von Luftfahrzeugen an dem betreffenden Flughafen der Union bestehen, die ihn an der Durchführung von Turnaround-Flügen innerhalb einer angemessenen Frist hindern und möglicherweise Auswirkungen auf die Konnektivität, insbesondere in Randgebieten, haben. Auch strukturelle Schwierigkeiten bei der Kraftstoffversorgung, die zu Kraftstoffpreisen führen, die erheblich über den an anderen Flughäfen der Union im Durchschnitt für ähnliche Kraftstoffarten erhobenen Kraftstoffpreisen liegen, können eine Befreiung rechtfertigen. Die deutlich höheren Kraftstoffpreise an dem betreffenden Flughafen der Union sollten jedoch nicht in erster Linie auf die stärkere Nutzung von SAF an diesem Flughafen der Union zurückzuführen sein.

Die Befreiung kann nur dann von der zuständigen Behörde gewährt werden, wenn die Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a oder b erfüllt sind und der Antrag hinreichend begründet ist.

##### 5.1. Erste Bedingung: Anforderung an die Entfernung

Vor Beantragung einer vorübergehenden Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 RFEUA muss der Luftfahrzeugbetreiber sicherstellen, dass die unter die Befreiung fallende Strecke die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen an die Entfernung erfüllt. Artikel 5 Absatz 3 sieht zwei Optionen vor:

1. Der Luftfahrzeugbetreiber kann eine Befreiung für Flüge auf einer bestehenden oder neuen von einem Flughafen der Union abgehenden Strecke von weniger als 850 km beantragen *oder*

<sup>(33)</sup> „Kraftstoff/Energie nach Ermessen der Besatzung, wenn dies vom Kommandanten gefordert wird“ gemäß Anhang IV Teilabschnitt B Punkt CAT.OP.MPA.181 Buchstabe c Nummer 8 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission.

<sup>(34)</sup> Siehe z. B. Urteil des Gerichtshofs vom 6. Februar 2018, Altun u. a., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, Rn. 48 bis 52.

2. eine Befreiung für Flüge auf einer bestehenden oder neuen von einem Flughafen der Union abgehenden Strecke von weniger als 1 200 km bei Strecken zur Anbindung von Flughäfen auf Inseln ohne Schienen- oder Straßenverbindungen beantragen. Die Flüge auf der betreffenden Strecke müssen von einem Flughafen der Union abgehen und können entweder Strecken zwischen dem Festland und einer Insel oder Strecken zwischen den Inseln ohne Anbindung an das Festland bedienen.

Für die Einreichung seines Antrags muss der Luftfahrzeugbetreiber mindestens i) die Flughafencodes der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) der betreffenden Strecke, ii) den Abflughafen der Union und iii) die nach der Methode von Vincenty berechnete Entfernung in Kilometern angeben.

Die zuständige Behörde prüft, ob es sich bei dem Abflughafen um einen Flughafen der Union im Sinne der RFEUA handelt und ob die beantragte Strecke den in Artikel 5 Absatz 3 RFEUA festgelegten Entfernungsanforderungen genügt. Die Entfernungsberechnung muss auf der Methode von Vincenty zur Berechnung der Großkreisentfernung zwischen zwei Punkten unter Verwendung des World Geodetic System (WGS84<sup>(35)</sup>) beruhen. Das ICAO-Dokument 7910 (Ortskennungen) sollte als Grundlage für die Breiten- und Längengrade des Flugplatzes<sup>(36)</sup> dienen.

## 5.2. Zweite Bedingung: die Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstaben a und b

Ist die Entfernungsanforderung nach Artikel 5 Absatz 3 RFEUA erfüllt, muss der Luftfahrzeugbetreiber in einem zweiten Schritt prüfen, ob die Strecke, für die er die Befreiung beantragt, den zweiten Satz von Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a oder b RFEUA erfüllt.

Jeder Antrag auf eine Befreiung muss detailliert und angemessen begründet und durch entsprechende Unterlagen untermauert werden.

Die zuständige Behörde prüft jeden Antrag im Einzelfall. Zudem wird sie die spezifischen Merkmale des betreffenden und ihrer Rechtshoheit unterliegenden Flughafens der Union eingehend prüfen, für den der Luftfahrzeugbetreiber eine Befreiung von der Betankungspflicht beantragt. Während der Prüfung des Antrags kann sich die zuständige Behörde an den betreffenden Flughafen der Union wenden, um Informationen zu dem vom Luftfahrzeugbetreiber eingereichten Antrag auf Befreiung anzufordern. Beispielsweise kann die zuständige Behörde zur Untermauerung ihrer Entscheidung über die Gewährung/Ablehnung der beantragten Befreiung den Flughafen auffordern, historische Daten über Turnaround-Zeiten und gegebenenfalls den Betrieb oder die Verfügbarkeit von Kraftstoff vorzulegen.

### 5.2.1. Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a RFEUA – schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeiten und unangemessene Turnaround-Zeiten

#### 5.2.1.1. Was ist unter schwerwiegenden und wiederholt auftretenden betrieblichen Schwierigkeiten zu verstehen?

Erstens muss der Luftfahrzeugbetreiber nachweisen, dass an dem Flughafen der Union, für den er eine Befreiung von der Betankungspflicht beantragt, schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeiten bestehen. Ein einmaliges Ereignis wie ein Streik am Flughafen kann nicht als schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeit gelten, die die Gewährung einer Befreiung von der Betankungspflicht an diesem Flughafen der Union rechtfertigen würde. Nach Artikel 5 Absatz 2 RFEUA sollten die Auswirkungen von Streiks auf die Vertankung von Kraftstoff gemeldet werden, wenn sie aus Gründen der Kraftstoffsicherheit eine zusätzliche Betankung am Abflughafen erforderlich machen.

Zweitens muss nachgewiesen werden, dass sich die betrieblichen Schwierigkeiten am betreffenden Flughafen der Union negativ auf den Luftfahrzeugbetreiber auswirken. Die betrieblichen Schwierigkeiten können sich beispielsweise in signifikanter und nicht unerheblicher Weise negativ auf den Flugplan des betreffenden Luftfahrzeugs im nachfolgenden Flugbetrieb auswirken. In diesem Zusammenhang könnte der Luftfahrzeugbetreiber Gefahr laufen, vom Zeitnischenkoordinator/Moderator sanktioniert zu werden oder Flugbetrieb während des Tages zu verlieren – möglicherweise mit Folgen für die Konnektivität in der EU.

Bei einer betrieblichen Schwierigkeit muss es sich daher i) um ein wiederholt auftretendes Vorkommnis oder ein systematisches Ereignis im Zusammenhang mit dem betreffenden Flughafen der Union handeln, muss es ii) in der Folge zu einer unangemessenen Turnaround-Zeit kommen (siehe Punkt 5.2.1.2) und müssen sich iii) negative wirtschaftliche Auswirkungen für den Luftfahrzeugbetreiber ergeben.

Die in der folgenden, nicht erschöpfenden Liste aufgeführten Ereignisse können als *potenzielle betriebliche Schwierigkeiten* betrachtet werden und, sofern eine negative Auswirkung auf den Luftfahrzeugbetreiber nachgewiesen wird, eine Befreiung rechtfertigen:

<sup>(35)</sup> Siehe Verweis auf das ICAO-CERT-Tool und die Berechnung nach der Methode von Vincenty unter <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx>.

<sup>(36)</sup> Siehe Verweis auf den ICAO-Datendienst als Referenz für Flugplatz-Ortskennungen <https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx>.

- Begrenzter Platz und/oder zu großer Andrang auf dem Vorfeld am Flughafen können sich auf die Turnaround-Zeiten auswirken, insbesondere auf überlasteten Flughäfen in der Hauptsaison (z. B. auf Inselflughäfen oder kleinen Flughäfen in der Nähe von Skigebieten).
- Fehlendes Personal bei der Abfertigung von Turnaround-Flugbetrieb und/oder Mangel an ausreichender Ausrüstung, z. B. ausreichende Hydrantensysteme oder Tankfahrzeuge. In der Tat kann sich ein Mangel an ausreichenden Ressourcen bzw. Ausrüstungen am Flughafen auf die Wartezeiten für die Betankung und damit auf die endgültige Turnaround-Zeit des Luftfahrzeugs auswirken. Hier muss zur Begründung des Antrags auf Befreiung die Erklärung des Betankungsdienstleisters am Flughafen darüber vorgelegt werden, dass er nicht über ausreichende Ressourcen und/oder Ausrüstung verfügt, um das Luftfahrzeug ohne unangemessene Verzögerung zu bedienen.
- Lokale Vorschriften, die das Ein- bzw. Aussteigen von Fluggästen während des Betankens eines Luftfahrzeugs untersagen, und/oder lokale Brandschutzvorschriften, die die Präsenz eines Feuerlöschfahrzeugs während des Betankens eines Luftfahrzeugs bei gleichzeitigem Ein- bzw. Ausstieg von Fluggästen vorschreiben. Solche lokalen Vorschriften können sich auf den Turnaround-Betrieb von Luftfahrzeugbetreibern auf überlasteten Flughäfen oder Flughäfen mit hoher Saisonabhängigkeit auswirken. Die Luftfahrzeugbetreiber sollten in diesen Fällen nachweisen, dass sich die bestehenden Gegebenheiten in signifikanter und nicht unerheblicher Weise auf die Turnaround-Zeiten des Luftfahrzeugs auswirken, insbesondere bei eng getakteten Flugplänen oder in dem Fall, dass nur wenige Feuerlöschfahrzeuge zur Verfügung stehen.

#### 5.2.1.2. Welche Turnaround-Zeit gilt als unangemessen?

Sobald eine betriebliche Schwierigkeit festgestellt wurde, muss der Luftfahrzeugbetreiber prüfen, ob diese betriebliche Schwierigkeit das Betanken des Luftfahrzeugs behindert und trotzdem eine angemessene Turnaround-Zeit eingehalten werden kann. Als Turnaround-Zeit gilt das Zeitintervall zwischen der Ankunft eines Luftfahrzeugs an einem Flughafen (vollständiger Stillstand des Luftfahrzeugs, Bremsen eingeschaltet) und seinem Abflug zum nächsten Flug (für den Abflug geschlossene Luftfahrzeugtüren). Im Allgemeinen ist die für die Betankung erforderliche Zeit fast immer kürzer als die Zeit, die für den Ausstieg und die Entladung und anschließend den Einstieg, die Beladung sowie die Versorgung des Luftfahrzeugs erforderlich ist.

Der EU-Rechtsrahmen (d. h. die Anforderungen nach Anhang IV Punkt CAT.OP.MPA.200 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 und die begleitende AMC6 <sup>(37)</sup>) gestattet die Betankung während des Ausstiegs von Fluggästen, doch ist diese Praxis, die erst seit 2022 ausdrücklich zulässig ist, bei den europäischen Betreibern nicht weit verbreitet. Vorher war das Betanken nur während des Einstiegs zulässig. Begründungen, die sich allein darauf stützen, dass die Turnaround-Zeit zu kurz sei, da während des Ausstiegs nicht betankt werden kann, dürfen nur akzeptiert werden, wenn alle Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a RFEUA erfüllt sind.

Bei Langstreckenflügen liegt die Turnaround-Zeit in der Regel zwischen 60 und 150 Minuten, während sie bei Kurzstreckenflügen zwischen 25 und 80 Minuten liegt, wobei davon ausgegangen wird, dass der Betreiber das Luftfahrzeug betanken lassen darf, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen <sup>(38)</sup>.

Unter Verweis auf diese typischen Turnaround-Zeiten kann ein Luftfahrzeugbetreiber eine Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a RFEUA beantragen, wenn eine schwerwiegende und wiederholt auftretende betriebliche Schwierigkeit die Betankung innerhalb eines angemessenen Zeitraums unmöglich macht. Einem Antrag auf Befreiung, in dem geltend gemacht wird, dass die Turnaround-Zeit beispielsweise aufgrund der neuen Betankungspflicht von 25 auf 30 Minuten gestiegen ist, kann jedoch nicht stattgegeben werden, es sei denn, die Verzögerung ist nachweislich signifikant und ihre negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf Folgeflüge sind so groß, dass die neuen Turnaround-Zeiten nicht als angemessen angesehen werden können. Mit anderen Worten, der Antrag auf Befreiung kann nicht allein darauf gestützt werden, dieselbe Turnaround-Zeit beibehalten zu wollen wie vor der Einführung von Artikel 5 Absatz 1 RFEUA.

Die folgende Liste kann von der zuständigen Behörde und dem Luftfahrzeugbetreiber als Referenz herangezogen werden, um festzustellen, ob die sich aus der Verpflichtung zur Betankung in Verbindung mit der betrieblichen Schwierigkeit ergebende Turnaround-Zeit übermäßig von den angemessenen Zeiten abweicht und daher erhebliche negative Auswirkungen auf den Flugbetrieb des Luftfahrzeugbetreibers haben könnte. Die nachstehende Liste ist nicht erschöpfend.

- Angaben im Luftfahrzeughandbuch zur maximalen Kraftstoffkapazität.

<sup>(37)</sup> Annehmbare Nachweisverfahren 6 (<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations>).

<sup>(38)</sup> Entsprechend den Zeiten in Tabelle 18.2 des EUROCONTROL-Standard Inputs for Economic Analyses, Version 10.0.3, veröffentlicht am 18. April 2023.

- Die relevanten historischen Daten des Flughafens zu dem in Tabelle 18.2 des am 18. April 2023 veröffentlichten EUROCONTROL-Standard Inputs for Economic Analyses, Ausgabe 10.0.3 <sup>(39)</sup>, dargestellten Turnaround-Flugbetrieb bzw. zu den Turnaround-Zeitmargen.
- Die historischen Daten des Luftfahrzeugbetreibers zum Turnaround-Flugbetrieb an dem betreffenden Flughafen. Sofern der Luftfahrzeugbetreiber in der Vergangenheit hat normal betanken lassen, sollte es kein Problem geben, sofern sich die Umstände nicht wesentlich geändert haben.
- Es besteht die Gefahr, dass sich die übermäßig lange Turnaround-Zeit auf den Zeitnischenplan am Flughafen auswirkt und der Luftfahrzeugbetreiber deshalb vom Koordinator/Moderator am betreffenden Flughafen sanktioniert wird.
- Die Turnaround-Zeit wirkt sich auf den Flugbetrieb der nachfolgenden Flüge des Luftfahrzeugbetreibers aus, der Gefahr läuft, dass er vom Zeitnischenkoordinator/Moderator auf nachfolgenden Flughäfen sanktioniert wird.

Zusammenfassend und im Einklang mit den oben genannten Beispielen muss der Luftfahrzeugbetreiber in seinem Antrag auf Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a Folgendes nachweisen: i) Vorliegen eines schwerwiegenden und wiederholt auftretenden Ereignisses, das zu der betrieblichen Schwierigkeit führt, ii) Unangemessenheit der Turnaround-Zeit; iii) sowie schwerwiegende und sich daraus ergebende negative Auswirkungen auf die Konnektivität oder negative wirtschaftliche Auswirkungen auf den Luftfahrzeugbetreiber. Ohne negative Auswirkungen auf die Konnektivität oder den Luftfahrzeugbetreiber gäbe es keinen Grund, eine Befreiung von der Verpflichtung zum Betanken auf dem betreffenden Flughafen zu beantragen.

#### 5.2.2. **Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b – Strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff aufgrund geografischer Merkmale**

Anträge auf Befreiungen nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b müssen vier kumulative Voraussetzungen erfüllen, damit die zuständige Behörde eine vorübergehende Befreiung gewähren kann: i) Es bestehen strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff an dem betreffenden Flughafen der Union, ii) diese müssen auf dessen geografische Merkmale zurückzuführen sein, iii) sie müssen zu wesentlich höheren Kraftstoffpreisen im Vergleich zu den durchschnittlich an anderen Flughäfen der Union geltenden Preisen führen und iv) sie müssen zu einem erheblichen Wettbewerbsnachteil für den Luftfahrzeugbetreiber führen (im Vergleich zu den Marktbedingungen auf anderen Flughäfen der Union mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen).

##### 5.2.2.1. *Welche Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff an einem Flughafen der Union gelten im Hinblick auf die geografischen Gegebenheiten des Flughafens als strukturell?*

Die ersten beiden Anforderungen beziehen sich auf Flughäfen der Union, an denen die Bereitstellung von Kraftstoff aufgrund der geografischen Merkmale des Gebiets, in dem sich der Flughafen der Union befindet, eine strukturelle Schwierigkeit darstellt. Flughäfen der Union in abgelegenen Gebieten wie Inseln, abgelegenen Regionen in Europa oder Bergregionen können häufig mit solchen strukturellen Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff konfrontiert sein. Diese Versorgungsschwierigkeiten können auf Faktoren wie begrenzte oder inexistenten Kraftstoffproduktionskapazitäten in dem betreffenden Gebiet, auf unzureichende Straßen- oder Pipelineanbindungen oder (bei Inseln) auf die Notwendigkeit, den Kraftstoff auf dem Seeweg zu liefern, zurückzuführen sein.

Ein weiteres zu berücksichtigendes Element ist die begrenzte Kapazität des betreffenden Flughafens der Union, Kraftstoff zu lagern. Flughäfen der Union, die aufgrund ihrer geografischen Merkmale nicht an eine Pipeline angeschlossen sind, können Kraftstoff möglicherweise nur begrenzt lagern.

In Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b RFEUA wird daher anerkannt, dass die geografischen Merkmale eines Flughafens der Union zu strukturellen Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff führen können, worunter auch die begrenzte Verfügbarkeit von Flugkraftstoff an einem Flughafen der Union fällt.

##### 5.2.2.2. *Inwiefern führen die Bereitstellung von Kraftstoff und die geografischen Gegebenheiten zu Kraftstoffpreisen, die wesentlich höher sind als die durchschnittlichen Kraftstoffpreise an anderen Flughäfen der Union?*

Strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff, die sich aus den geografischen Merkmalen eines bestimmten Flughafens der Union ergeben (wie in Punkt 5.2.2.1 erläutert), können zur dritten Bedingung führen, nämlich zu wesentlich höheren Kraftstoffpreisen im Vergleich zu den durchschnittlich an anderen Flughäfen der Union bei ähnlichen Arten von Flugkraftstoffen angewandten Preisen.

Darüber hinaus kann die hohe Saisonabhängigkeit von Flughäfen der Union mit geografisch bedingten Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff die Nachfrage nach Flugkraftstoff erhöhen, was zu wesentlich höheren Kraftstoffpreisen im Vergleich zu den durchschnittlich an anderen Flughäfen der Union bei ähnlichen Arten von Flugkraftstoffen angewandten Preisen führen kann.

<sup>(39)</sup> Siehe das Dokument unter folgendem Link: <https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/>.

Andere Flughäfen der Union werden möglicherweise weitgehend z. B. über Pipelines versorgt, wodurch zusätzliche Transportkosten wie die Kosten im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Kraftstoff für einen Flughafen auf einer Insel entfallen. Die Transportkosten an anderen Flughäfen der Union fallen möglicherweise niedriger aus, wenn auf dem betreffenden Flughafen der Union mehrere Kraftstoffanbieter vertreten sind oder wenn sich der Flughafen in der Nähe einer Raffinerie befindet. Anders als an Flughäfen der Union mit geografischen Gegebenheiten wie in Punkt 5.2.2.1 beschrieben, begünstigen diese Elemente eine wettbewerbsfähigere Preisgestaltung bei Flugkraftstoffen.

In Punkt 5.2.2.4 wird erläutert, welche Elemente für den Nachweis wesentlich höherer Preise im Vergleich zu den Preisen ähnlicher Flugkraftstoffe vorgelegt werden müssen.

5.2.2.3. Was ist unter einem erheblichen Wettbewerbsnachteil für den Luftfahrzeugbetreiber im Vergleich zu den Marktbedingungen auf anderen Flughäfen der Union mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen zu verstehen?

Nachdem zunächst nachgewiesen wurde, dass der Flughafen aufgrund seines Standorts unter strukturellen Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff leidet, was zu erheblich höheren Kraftstoffpreisen führt, muss der Luftfahrzeugbetreiber der vierten Anforderung nachkommen, d. h. er muss nachweisen, dass die Betankung an dem betreffenden Flughafen der Union für ihn im Vergleich zu den Marktbedingungen auf anderen Flughäfen der Union mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen einen erheblichen Wettbewerbsnachteil bedeutet.

Ein Luftfahrzeugbetreiber würde in den folgenden Szenarien einen erheblichen Wettbewerbsnachteil erleiden, wenn er für die Betankung nach Artikel 5 Absatz 1 RFEUA verfahren müsste:

- Die Flugkraftstoffpreise an dem betreffenden Flughafen der Union, für den eine Befreiung beantragt wird, sind aufgrund seiner geografischen Merkmale und der Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff erheblich höher. Der Luftfahrzeugbetreiber hätte es daher im effektiven Wettbewerb mit anderen Luftfahrzeugbetreibern schwerer, die andere Flughäfen der Union innerhalb desselben Einzugsgebiets bedienen und unter dem Gesichtspunkt der Fluggastnachfrage als Substitute anzusehen sind. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn der Flughafen der Union (und damit der antragstellende Luftfahrzeugbetreiber) Flüge im Fremden- bzw. Ferienverkehr bedient, die zur Befriedigung einer ähnlichen Nachfrage der Verbraucher im selben Einzugsgebiet auf einen anderen Flughafen der Union umgeleitet werden könnten. Die Substituierbarkeit muss zwar im Einzelfall bewertet werden, ist jedoch zwischen einigen der kleinsten Inseln zu erwarten, die überwiegend vom Fremdenverkehr abhängig sind und ansonsten kaum anderweitigen Eigenbedarf etwa zwischen einer Insel und der Festlandküste, die sich im selben Einzugsgebiet befinden, haben.
- Ein Wettbewerbsnachteil muss nicht nur hinreichend, sondern *erheblich* sein. Gewisse Schwankungen bei der Preisgestaltung und der Wettbewerbsposition von Luftfahrzeugbetreibern (einschließlich Kostenschwankungen) sind erwartbar und rechtfertigen allein noch keine Befreiung. Ein erheblicher Wettbewerbsnachteil erfordert mehr als nur einen minimalen Unterschied bei den Wettbewerbsbedingungen. Jeder Rückgriff auf Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b erfordert eine Einzelfallprüfung, wobei die betreffende Strecke und die Frage zu berücksichtigen sind, ob es zwei Flughäfen der Union in demselben Einzugsgebiet gibt.

**Beispiel 3:** Luftfahrzeugbetreiber **Y** beantragt nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b RFEUA eine vorübergehende Befreiung von der Verpflichtung zur Betankung am Abflughafen der Union **A** (auf einer Insel) zum Unionsflughafen **B** (auf dem Festland). Es geht um die Strecke **B-A-B**. Der Flughafen **A** ist überwiegend eine Freizeitdestination und hat aufgrund seiner geografischen Merkmale strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff, weshalb die Kraftstoffpreise erheblich höher sind. **Y** muss in seinem Antrag auf Befreiung nachweisen, dass er durch die Gegebenheiten am Flughafen **A** erhebliche Wettbewerbsnachteile im Vergleich zu Luftfahrzeugbetreibern hat, die vom selben Flughafen **B** auf dem Festland zum Flughafen der Union **N** fliegen. In diesem Beispiel ist **N** ein Flughafen der Union im Einzugsbereich von **A** und bietet eine **A** vergleichbare Freizeitdestination.

- Der Wettbewerbsnachteil des Luftfahrzeugbetreibers an dem Flughafen der Union, für den er eine Befreiung beantragt, könnte im Vergleich zu anderen Flughäfen der Union mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen (z. B. Größe, Standort innerhalb des Mitgliedstaats oder benachbarten Mitgliedstaats, Geschäftsmodell und Verkehrsmix) erheblich sein. Dieser Nachteil könnte auf Faktoren wie höhere Betriebskosten (einschließlich Flughafen- und Abfertigungsgebühren), Kapazitätsengpässe (z. B. begrenzte Vorfeldkapazitäten und Infrastruktureinrichtungen) und/oder schlechte Zugänglichkeit des Flughafens zurückzuführen sein.

**Beispiel 4:** Luftfahrzeugbetreiber **Y** beantragt eine Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b am Flughafen **A** der Union, der aufgrund erheblich höherer Preise für Flugkraftstoffe, höherer Betriebskosten, schlechter Zugänglichkeit und weniger attraktiver Fluggasteinrichtungen im Vergleich zum Flughafen **B** der Union einen erheblichen Wettbewerbsnachteil hat. Da Luftfahrtunternehmen und Fluggäste eher den Flughafen **B** der Union bevorzugen, hat dies Auswirkungen auf die Fähigkeit des Unionsflughafens **A**, Luftverkehr anzuziehen und zu halten.



Im Zusammenhang mit einem Antrag auf eine Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b muss der Luftfahrzeugbetreiber daher nachweisen, dass der erheblich höhere Flugkraftstoffpreis an dem betreffenden Flughafen der Union, der auf die geografischen Merkmale des Flughafens und die damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff zurückzuführen ist, ihn gegenüber anderen Luftfahrzeugbetreibern, die möglicherweise Flughafendestinationen der Union bedienen, die als Substitute gelten können, erheblich benachteiligt. Mit anderen Worten muss der antragstellende Luftfahrzeugbetreiber nachweisen, dass er ohne eine Befreiung von der Betankungspflicht nach Artikel 5 Absatz 1 RFEUA in erheblichem Umfang Fluggäste an einen anderen Luftfahrzeugbetreiber verliert, der eine ähnliche alternative Destination anbietet.

Bei den in diesen Beispielen aufgezeigten Umständen, unter denen eine Befreiung möglicherweise gewährt werden kann, gilt es jedoch zu beachten, dass alle Voraussetzungen des Artikels 5 Absatz 3 Buchstabe b erfüllt sein müssen, damit eine Befreiung akzeptiert werden kann. Dies bedeutet, dass einem Luftfahrzeugbetreiber ein Antrag auf Befreiung nicht einfach aufgrund des Arguments bewilligt werden kann, dass auf dem Flughafen A, der näher bei einer Raffinerie liegt, der Kraftstoffpreis wettbewerbsfähiger ist als auf dem Flughafen B, der sich in einer Gebirgsregion befindet. Die Erfüllung jeder einzelnen in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b festgelegten Anforderung muss nachgewiesen werden.

#### 5.2.2.4. *Wie kann der Luftfahrzeugbetreiber seinen Antrag auf Befreiung begründen?*

Erstens muss der Luftfahrzeugbetreiber nachweisen, dass der Flughafen der Union, für den die Befreiung beantragt wird, unter strukturellen Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Flugkraftstoff leidet.

Zweitens muss der Luftfahrzeugbetreiber nachweisen, dass diese Schwierigkeiten auf die geografischen Merkmale des betreffenden Flughafens zurückzuführen sind. Die geografische Lage kann für einige Inseln (z. B. kleine Inseln ohne Schienen- oder Straßenverbindungen zum Festland) zwar offensichtlich sein, doch müsste trotzdem nachgewiesen werden, dass die folgenden Anforderungen erfüllt sind: i) strukturelle Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff und ii) geografische Gegebenheiten. Ein für abgelegene Gebiete oder Berggebiete geltender Antrag auf Befreiung sollte ausführlich erläutert werden (z. B. warum und inwieweit die geografischen Merkmale des Flughafens ursächlich für die Engpässe bei der Kraftstoffversorgung sind). Der Antrag auf Befreiung sollte auch eine genaue Beschreibung der Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Kraftstoff enthalten. Mit anderen Worten reicht der bloße Nachweis der betreffenden geografischen Gegebenheit nicht aus, um dem Antrag auf Befreiung stattzugeben. Auch die Versorgungsschwierigkeiten müssen nachgewiesen werden.

Drittens muss der Luftfahrzeugbetreiber den erheblichen Unterschied bei den durchschnittlichen Kraftstoffpreisen für ähnliche Flugkraftstoffarten zwischen anderen Flughäfen der Union und dem Flughafen der Union, für den er eine Befreiung von der Betankungspflicht beantragt, nachweisen. Der Luftfahrzeugbetreiber muss der zuständigen Behörde alle einschlägigen Unterlagen vorlegen, über die er verfügt, um die wesentlich höheren Kraftstoffpreise nachzuweisen (z. B. Preisnotierungen des/der Kraftstoffanbieter(s) an den verschiedenen Flughäfen der Union und Durchschnittspreise, die von spezialisierten Plattformen bereitgestellt werden). Für die Prüfung könnten folgende Elemente herangezogen werden:

- Preisvergleich zwischen ähnlichen Flugkraftstoffen. So wäre beispielsweise ein Vergleich der Preise für Kerosin und SAF kein stichhaltiges Mittel für den Nachweis erheblicher Preisunterschiede. Kerosinpreise müssen mit Kerosinpreisen verglichen werden, und SAF-Beimischungen müssen mit den Preisen ähnlicher SAF-Beimischungen verglichen werden.
- Preisvergleich zwischen ähnlichen Flughäfen, auch in Bezug auf Größe, Standort (d. h. innerhalb eines Mitgliedstaats oder benachbarter Mitgliedstaaten), Geschäftsmodell und Verkehrsmix. Für den Vergleich mit den wesentlich höheren Preisen an dem Flughafen der Union, für den die Befreiung beantragt wird, werden die durchschnittlichen Marktpreise für Flugkraftstoffe, die an diesen ausgewählten Flughäfen der Union verlangt werden, herangezogen.
- Die beim Vergleich aufgezeigten erheblichen Unterschiede bei den Flugkraftstoffpreisen können durch die Kostenanalyse der Luftfahrzeugbetreiber und/oder die Analyse der Gewinnspannen untermauert werden.
- Dieser Vergleich kann auch durch eine Analyse der Preiswirksamkeit von Angebot und Nachfrage gestützt werden (d. h. Angebotsengpässe und Nachfrageänderungen wie jahreszeitlich bedingte Veränderungen).

Viertens muss der Luftfahrzeugbetreiber den erheblichen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Luftfahrzeugbetreibern nachweisen, die andere Flughäfen der Union mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen anfliegen. Der Luftfahrzeugbetreiber muss daher zur Begründung seines Antrags die Destinationen eines konkurrierenden Flughafens der Union anführen und darlegen, inwiefern dieser Flughafen der Union mit dem Flughafen der Union konkurriert, für den die Befreiung beantragt wird, und entweder einen Verlust von Fluggästen zugunsten des anderen Flughafens der Union oder ein vorhersehbares und nicht hypothetisches Risiko eines solchen Verlusts an Fluggästen nachweisen (in beiden Fällen als „erheblich“ eingestuft).

Behörden, die Anträge nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe b RFEUA prüfen, wird empfohlen, vor der Entscheidung über die Bewilligung oder Ablehnung eines Antrags mit ihren nationalen Wettbewerbsbehörden in Verbindung zu treten. Diese Zusammenarbeit sollte sich insbesondere auf die Bewertung der Anforderungen in Bezug auf wesentlich höhere Kraftstoffpreise im Vergleich zu den durchschnittlichen Kraftstoffpreisen an anderen Flughäfen der Union und auf erhebliche Wettbewerbsnachteile im Vergleich zu den Marktbedingungen an anderen Flughäfen der Union mit ähnlichen Wettbewerbsmerkmalen erstrecken.

## 6. DIE FÜR DIE ZWECKE DES ARTIKELS 5 RFEUA ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

### 6.1. Die Aufgabe der für die Zwecke des Artikels 5 Absätze 2 und 3 RFEUA zuständigen Behörden

Nach Artikel 5 Absatz 2 RFEUA darf ein Luftfahrzeugbetreiber von der in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA festgelegten Betankungspflicht abweichen, wenn dies aus Gründen der Einhaltung der geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften hinreichend begründet ist. Diese Umstände müssen gegenüber der oder den in Artikel 11 Absatz 6 RFEUA genannten zuständigen Behörde(n) und der EASA unter Angabe der betroffenen Strecken hinreichend begründet werden <sup>(40)</sup>.

In Artikel 11 Absatz 6 RFEUA heißt es: „Der zuständige Mitgliedstaat, dessen (gemäß Artikel 11 Absatz 1 RFEUA) benannte(n) zuständige(n) Behörde(n) für ein bestimmtes Leitungsorgan eines Flughafens der Union verantwortlich ist/sind, wird auf der Grundlage der jeweiligen örtlichen Zuständigkeit für den Flughafen der Union bestimmt.“

Für die Zwecke von Artikel 5 Absatz 2 RFEUA muss der Luftfahrzeugbetreiber daher angeben, aus welchem Grund er die Kraftstoffsicherheit geltend macht und damit der in Artikel 5 Absatz 1 festgelegten Betankungspflicht nicht nachkommt (d. h. die 90 % des „Jahresbedarfs an Flugkraftstoff“ für den Reiseflug und das Rollen vor dem Start „taxi out“). Zudem muss er der in Artikel 11 Absatz 6 RFEUA genannten Behörde die betroffenen Strecken mitteilen. Hierbei handelt es sich um eine Behörde, die für das Leitungsorgan eines bestimmten Flughafens der Union zuständig ist, das wiederum auf der Grundlage der jeweiligen örtlichen Zuständigkeit für den Flughafen bestimmt wird.

Nach Artikel 5 Absatz 3 RFEUA können Befreiungen von der in Artikel 5 Absatz 1 festgelegten Betankungspflicht unter bestimmten Umständen im Voraus bei der oder den in Artikel 11 Absatz 6 genannten zuständigen Behörde(n) beantragt werden. Für die Zwecke von Artikel 5 Absatz 3 muss der Luftfahrzeugbetreiber daher für den jeweiligen Flughafen etwaige Befreiungen von der Betankungspflicht <sup>(41)</sup> beantragen, die die für den betreffenden Flughafen der Union zuständige Behörde auf der Grundlage dieser Bestimmung gewährt oder ablehnt.

Zusammenfassend gilt, dass für die Entgegennahme der rückwirkenden Begründungen für die aus Sicherheitsgründen nicht vertankten Mengen und der Vorabanträge auf Befreiungen von der Betankungspflicht die Behörde des Flughafens zuständig ist, an dem der Betankungspflicht nicht nachgekommen wird. Diese Behörde kann sich von der Behörde unterscheiden, die für die Verhängung von Bußgeldern gegen den Luftfahrzeugbetreiber zuständig ist.

### 6.2. Welche Behörde ist für die Durchsetzung der Betankungspflicht und für die Verhängung von Geldbußen zuständig?

Nach Artikel 11 Absatz 1 RFEUA benennen die Mitgliedstaaten „die zuständige(n) Behörde(n), die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung und für die Verhängung von Bußgeldern gegen Luftfahrzeugbetreiber, Leitungsorgane von Flughäfen der Union und Flugkraftstoffanbieter zuständig ist/sind.“

Zur Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden sowie im Sinne einer größeren Transparenz und eines einfacheren Zugangs für interessierte Kreise veröffentlicht die Kommission auf ihrer Website eine Liste der benannten zuständigen nationalen Behörden, die für die Umsetzung und Durchsetzung der RFEUA zuständig sind <sup>(42)</sup>.

<sup>(40)</sup> Der Luftfahrzeugbetreiber muss diese Informationen auch in den in Artikel 8 RFEUA genannten Bericht (d. h. den Jahresbericht) aufnehmen und die entsprechenden Kraftstoffmengen gesondert melden. Dieser Bericht ist der nach Artikel 11 Absatz 5 RFEUA benannten Behörde vorzulegen. Der Bericht (einschließlich der aus Sicherheitsgründen vertankten Mengen) muss bis zum 31. März jedes Berichtsjahres vorgelegt werden (rückwirkende Meldung).

<sup>(41)</sup> Anträge auf eine Befreiung für eine Strecke nach Artikel 5 Absatz 3 RFEUA müssen bei der zuständigen Behörde mindestens drei Monate vor dem geplanten Anwendungszeitpunkt der (im Voraus beantragten) Befreiung eingereicht werden.

<sup>(42)</sup> Siehe Liste der zuständigen Behörden, die auf der Grundlage der RFEUA benannt wurden, auf der Website der GD MOVE ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-aviation\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refuelev-aviation_en)).

Nach Artikel 11 Absatz 5 RFEUA wird/werden die benannte(n) Behörde(n) (siehe Artikel 11 Absatz 1 RFEUA), die für einen bestimmten Luftfahrzeugbetreiber verantwortlich ist/sind, nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission bestimmt<sup>(43)</sup>. Wurde ein Luftfahrzeugbetreiber nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission keinem Mitgliedstaat zugewiesen, gelten die Vorschriften in Artikel 18a der Richtlinie 2003/87/EG<sup>(44)</sup> für die Bestimmung der Behörde, der der Luftfahrzeugbetreiber zugeordnet wird<sup>(45)</sup>. Diese Bestimmungen gelten für die Festlegung des für einen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats. Zweck dieser Zuordnung ist die Verringerung des Verwaltungsaufwands für Luftfahrzeugbetreiber und die für die Durchsetzung der RFEUA zuständigen Mitgliedstaaten.

Für die Verhängung von Geldbußen gegen Luftfahrzeugbetreiber (siehe Artikel 12 Absatz 2 RFEUA) wegen Nichteinhaltung der in Artikel 5 RFEUA festgelegten Anforderungen ist/sind die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 Absätze 1 und 5 RFEUA benannte(n) Behörde(n) zuständig. Dies bedeutet, dass nur die benannte(n) Behörde(n) Geldbußen gegen die ihnen nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission oder den Vorschriften des Artikels 18a der Richtlinie 2003/87/EG zugewiesenen Luftfahrzeugbetreiber verhängen sollte(n). Dabei handelt es sich um dieselbe(n) Behörde(n), bei der/denen die Berichte der ihnen zugewiesenen Luftfahrzeugbetreiber (nach Artikel 8 Absatz 1 RFEUA) eingehen und die somit direkten Zugang zum vollständigen Inhalt des Jahresberichts haben, aus dem hervorgeht, ob die in Artikel 5 Absatz 1 festgelegten Schwellenwerte erreicht wurden.

Die so benannten Behörden sind für die Verhängung der Geldbußen gegen die ihnen zugewiesenen Luftfahrzeugbetreiber sowie die Einziehung dieser Geldbußen auch dann zuständig, wenn die in Artikel 5 RFEUA festgelegten Schwellenwerte auf Flughäfen der Union, die sich außerhalb ihres jeweiligen Mitgliedstaats befinden, nicht erreicht wurden. Eine solche Nichteinhaltung bezieht sich nämlich nicht auf einen bestimmten Flughafen der Union, sondern auf die EU-weite Verpflichtung zur Einhaltung des in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA festgelegten Schwellenwerts für die jährliche Vertankung von Flugkraftstoff. Die benannten Behörden verfügen über die erforderlichen Informationen über den aus Sicherheitsgründen vertankten Kraftstoff, da dies Teil der Berichtspflichten der Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe d und Anhang II RFEUA ist.

#### *Beispiel 5: Benennung der zuständigen Behörde oder Behörden*

Mitgliedstaat **A** benennt seine Generaldirektion für Zivilluftfahrt (**A-DGCA**) als zuständige Behörde nach Artikel 11 Absatz 1 RFEUA. Nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission wird der Luftfahrzeugbetreiber **Y** dem Mitgliedstaat **A** zugeordnet. In diesem Beispiel ist **A-DGCA** die Behörde, die auf der Grundlage der RFEUA dafür zuständig ist, für den Fall, dass Luftfahrzeugbetreiber **Y** seinen Verpflichtungen aus Artikel 5 RFEUA nicht nachkommt, Bußgelder aufzuerlegen und dies durchzusetzen.

#### *Beispiel 6: Welche Behörde ist für Artikel 5 Absatz 2 RFEUA zuständig und welche Auswirkungen hat Artikel 8 RFEUA?*

Luftfahrzeugbetreiber **Y** betreibt eine Strecke zwischen den Mitgliedstaaten **A** und **B** und eine Strecke von Mitgliedstaat **B** in ein Drittland. Nach Artikel 11 Absatz 5 RFEUA wird **Y** den zuständigen Behörden in Mitgliedstaat **A** (**A-DGCA**) zugewiesen. **Y** bereitet seine Jahresberichte nach Artikel 8 RFEUA (nach Maßgabe von Anhang II der Verordnung) und die nach Artikel 5 Absatz 2 bereitzustellenden Informationen vor. In diesem Beispiel hat der Luftfahrzeugbetreiber folgende Verpflichtungen:

1. Von Mitgliedstaat **A** nach Mitgliedstaat **B**: In diesem Beispiel genügt **Y** seiner Betankungspflicht von 90 % (siehe Artikel 5 Absatz 1 RFEUA) am Abflughafen der Union in Mitgliedstaat **A**. **Y** ist gegenüber der **A-DGCA** berichtspflichtig, da er dem Mitgliedstaat **A** zugeordnet ist. Er ist auch gegenüber der EASA berichtspflichtig, um seinen Verpflichtungen aus Artikel 8 Absatz 1 nachzukommen.
2. Von Mitgliedstaat **B** in ein Drittland: Nach Prüfung seiner jährlichen Betankungspflichten stellt **Y** fest, dass er am Abflughafen der Union in Mitgliedstaat **B** unter der in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA festgelegten 90 %-Schwelle liegt. Allerdings ist **Y** der Auffassung, dass die Unterschreitung der Schwelle aus Gründen der Kraftstoffsicherheit nach Artikel 5 Absatz 2 RFEUA gerechtfertigt ist.

<sup>(43)</sup> Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission vom 5. August 2009 über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats (ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1).

<sup>(44)</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

<sup>(45)</sup> In der auf der Website der GD MOVE veröffentlichten Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die in den Anwendungsbereich der RFEUA fallen, ist die Behörde angegeben, der jeder Luftfahrzeugbetreiber zugewiesen ist.

In diesem Beispiel hat **Y** eine **doppelte Verpflichtung**: i) Das Unternehmen muss gegenüber der zuständigen Behörde in Mitgliedstaat **B** (in dem die Nichteinhaltung der Betankungspflicht vorliegt) hinreichend begründen, warum es diese Betankungspflicht nicht erfüllt, und ii) der **A-DGCA** und der EASA die nicht vertankten Mengen und entsprechende Begründungen nach Artikel 8 Absatz 1 RFEUA melden.

→ Ausgehend von diesem Beispiel ist die **A-DGCA** die **Y** zugewiesene zuständige Behörde. Wie erläutert, muss dieser Luftfahrzeugbetreiber ihr gegenüber seinen Berichtspflichten nach Artikel 8 Absatz 1 RFEUA nachkommen. Zudem ist die **A-DGCA** die Behörde, die für die Verhängung von Geldbußen gegen **Y** wegen Nichteinhaltung von Artikel 5 Absatz 1 RFEUA zuständig ist, wenn sie nach Prüfung des Berichts und Konsultation der zuständigen Behörde von **B** (falls zutreffend) feststellt, dass am Abflugflughafen der Union in Mitgliedstaat **B** ein Verstoß vorliegt.

*Beispiel 7: Welche Behörde ist nach Artikel 5 Absatz 3 RFEUA zuständig?*

Der Luftfahrzeugbetreiber **Y** startet von einem Unionsflughafen in der Hauptstadt des Mitgliedstaats **B**, fliegt zu einem Unionsflughafen auf einer Insel in Mitgliedstaat **C** und kehrt dann in die Hauptstadt des Mitgliedstaats **B** zurück (Strecke **B-C-B**). In diesem Beispiel stellt **Y** fest, dass er eine Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a RFEUA für die **C-B**-Strecke beantragen muss, da die Bereitstellung von Kraftstoff in Mitgliedstaat **C** während der Hauptsaison nicht gewährleistet ist, was zu unangemessenen Turnaround-Zeiten führt. Der Luftfahrzeugbetreiber hat die in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a festgelegten Anforderungen geprüft und geht davon aus, dass diese erfüllt sind. **Y** muss bei der zuständigen Behörde in Mitgliedstaat **C** (d. h. bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats des Flughafens der Union, in dem der Luftfahrzeugbetreiber keine Betankung beabsichtigt) die Befreiung beantragen.

Bei Beantragung einer Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a oder b RFEUA für **Dreiecksflüge** muss der Antrag bei der zuständigen Behörde des Flughafens gestellt werden, an dem der Luftfahrzeugbetreiber nicht betanken lassen kann.

*Beispiel 8: Zuständige Behörden bei Dreiecksflügen*

Auf der Strecke **A-B-C-D-A** kann der Luftfahrzeugbetreiber **Y** aus Gründen, die nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a oder b gerechtfertigt sind, keine Betankung auf den Flughäfen **B** und **D** der Union vornehmen lassen. Der Luftfahrzeugbetreiber **Y** sollte i) bei der zuständigen Behörde des Unionsflughafens **B** für die Strecke **B-C** und ii) bei der zuständigen Behörde des Unionsflughafens **D** für die Strecke **D-A** jeweils eine Befreiung beantragen.

## 7. ZUSAMMENARBEIT DER BEHÖRDEN

In Artikel 11 Absatz 3 RFEUA heißt es: „Die Kommission, die Agentur (EASA) und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten zusammen und tauschen alle relevanten Informationen aus, um die wirksame Durchführung und Einhaltung dieser Verordnung zu gewährleisten.“

Nach Artikel 11 Absatz 3 RFEUA müssen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zusammenarbeiten und alle Informationen austauschen, die für die wirksame Durchführung und Einhaltung der Verordnung relevant sind. Dies schließt Befreiungen ein, die nach Artikel 5 Absatz 3 RFEUA möglicherweise gewährt wurden. Um eine einheitliche Anwendung von Artikel 5 RFEUA zu gewährleisten, müssen die zuständigen Behörden in ähnlicher Weise mit der EASA und der Kommission zusammenarbeiten und Informationen austauschen. Eine solche Pflicht zur Zusammenarbeit ergibt sich aus den Zuständigkeiten der Behörden, wobei die Kommission und die EASA diese jedoch erleichtern können.

Die benannten Behörden müssen über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene verfügen, damit sie die Einziehung der Geldbußen nach Artikel 12 Absatz 9 RFEUA gewährleisten können.

Die Informationen nach Artikel 5 Absatz 2 RFEUA, die die nach Artikel 11 Absatz 6 RFEUA zuständige Behörde erhält, werden verwendet, wenn die Behörden z. B. im Zusammenhang mit der Prüfung eines Jahresberichts oder der Entscheidung über die Verhängung einer Geldbuße zusammenarbeiten müssen. Die für die Verhängung von Bußgeldern zuständige Behörde kann um Stellungnahme der Behörde ersuchen, in deren Zuständigkeitsbereich die in Artikel 5 Absatz 1 RFEUA genannte Betankungsschwelle aus Gründen der Kraftstoffsicherheit nicht eingehalten wurde.

## 8. VERFAHREN ZUR BEANTRAGUNG EINER BEFREIUNG NACH ARTIKEL 5 ABSATZ 3 BUCHSTABE A ODER B RFEUA UND ROLLE DER KOMMISSION

### 8.1. Dauer und Verlängerung der Befreiung

Nach Artikel 5 Absatz 5 RFEUA haben die von der zuständigen Behörde gewährten Befreiungen eine begrenzte Geltungsdauer von höchstens einem Jahr. Die zuständige Behörde sollte daher in der Entscheidung, mit der sie eine Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a oder b RFEUA gewährt, die genaue Dauer der Befreiung angeben. Diese Dauer kann mit der Dauer der die Vertankung von Kraftstoff an dem betreffenden Flughafen behindernden Ursache, zusammenfallen, darf jedoch die Obergrenze von einem Jahr nicht überschreiten.

Die zuständige Behörde kann die Befreiung auf Antrag des Luftfahrzeugbetreibers vor Ablauf ihrer Geltungsdauer überprüfen. Anträge auf Erneuerung sollten mindestens drei Monate vor Ablauf der Befreiung gestellt werden.

#### **Beispiel 9: Geltungsdauer der Befreiung**

Luftfahrzeugbetreiber Y benötigt auf einem kleinen, überlasteten Unionsflughafen auf einer Insel während der Sommerflugplanperiode, der verkehrsreichsten Periode des Jahres, möglicherweise eine Befreiung. Während der Winterflugplanperiode ist eine Befreiung für diese Insel jedoch möglicherweise nicht erforderlich. Die zuständige Behörde prüft, ob die Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 RFEUA erfüllt sind, und gewährt die Befreiung für die Dauer der festgestellten Probleme, die die Befreiungen rechtfertigen, in jedem Fall jedoch nicht länger als ein Jahr.

### 8.2. Wann sollte der Antrag an die zuständige Behörde gerichtet werden?

Der Luftfahrzeugbetreiber muss seinen Antrag bei der zuständigen Behörde mindestens drei Monate vor dem geplanten Geltungsbeginn der Befreiung einreichen (Artikel 5 Absatz 3 RFEUA). Befreiungen können zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Laufe des Jahres beantragt werden. Die Befreiung kann nur dann von der zuständigen Behörde gewährt werden, wenn die Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a oder b erfüllt sind und der Antrag hinreichend begründet ist. Die zuständige Behörde muss nach Artikel 5 Absatz 5 RFEUA unverzüglich, spätestens jedoch einen Monat vor dem Geltungsbeginn der beantragten Befreiung, über den Antrag entscheiden.

### 8.3. Die zuständige Behörde kann zusätzliche Informationen anfordern.

Nach Artikel 5 Absatz 4 RFEUA kann die zuständige Behörde bei der Prüfung von Anträgen auf Befreiungen nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a oder b RFEUA den Luftfahrzeugbetreiber zusätzlich zu den bereits von diesem vorgelegten Begründungen um zusätzliche Informationen ersuchen. Die zuständige Behörde bestimmt, welche Informationen sie benötigt, um den Antrag auf Befreiung prüfen zu können.

Fordert die zuständige Behörde zusätzliche Informationen an, so wird die Frist für die Entscheidung ausgesetzt, bis der Luftfahrzeugbetreiber die Informationen vollständig übermittelt hat.

### 8.4. Die Entscheidung der zuständigen Behörde (Artikel 5 Absatz 6 RFEUA)

Die zuständige Behörde muss eine Entscheidung über die Bewilligung oder Ablehnung eines ersten Antrags eines Luftfahrzeugbetreibers auf Befreiung nach Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a oder b RFEUA treffen. Der Luftfahrzeugbetreiber kann das Versäumnis, innerhalb der in Artikel 5 Absatz 5 RFEUA festgelegten Fristen eine Entscheidung zu treffen, nicht als Genehmigung der beantragten Befreiung betrachten.

Wird spätestens einen Monat vor Ablauf einer bereits gewährten Befreiung keine Entscheidung über den Antrag auf Erneuerung getroffen, so gilt dies als Genehmigung für die weitere Anwendung der Befreiung, deren Verlängerung beantragt wurde. Dies ist der Fall, wenn der Luftfahrzeugbetreiber seinen Antrag auf Erneuerung mindestens drei Monate vor Ablauf der Befreiung ausführlich und angemessen begründet hat.

### 8.5. Welcher Zeitpunkt gilt als Geltungsbeginn der nationalen Entscheidung?

Nach Artikel 5 Absatz 7 RFEUA hat der Luftfahrzeugbetreiber das Recht, gegen eine Entscheidung der zuständigen Behörde, mit der ein Antrag auf eine Befreiung abgelehnt wurde, Rechtsmittel einzulegen. Die Einlegung von Rechtsmitteln im Einklang mit der Verfahrensautonomie der Mitgliedstaaten erfolgt nach den einschlägigen nationalen Verfahren, auf deren Grundlage über die Aussetzung der nationalen Entscheidung entschieden wird.

### 8.6. Rolle der Kommission

#### 8.6.1. Veröffentlichung der Liste der Befreiungen

Die zuständigen Behörden müssen der Kommission eine Liste der genehmigten und abgelehnten Anträge auf Befreiung übermitteln. Der Liste sind die Begründung und die der Annahme oder Ablehnung des Antrags auf Befreiung zugrunde liegende Bewertung beizufügen (Artikel 5 Absatz 8 des RFEUA). Dies kann in Form von Kategorien erfolgen (z. B. Versäumnis, eine der Anforderungen nachzuweisen, Nichteinhaltung der Fristen).

Nach Artikel 5 Absatz 8 muss die Kommission die Liste der genehmigten Befreiungen mindestens einmal jährlich veröffentlichen und aktualisieren.

#### 8.6.2. Beschwerden über gewährte Befreiungen

Im Einklang mit Artikel 5 Absätze 9 und 10 und Artikel 16 Absatz 2 RFEUA kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen die zuständige(n) Behörde(n) aufgefordert wird/werden, einen Beschluss zur Aufhebung einer bestimmten Befreiung mit Beginn der folgenden Flugplanperiode zu erlassen.

Beginnt die Flugplanperiode weniger als zwei Monate nach der Veröffentlichung der Entscheidung der zuständigen Behörde über die Aufhebung der Befreiung, so gilt jene Entscheidung erst ab dem Beginn der darauffolgenden Flugplanperiode <sup>(46)</sup>.

Die Kommission kann von sich aus oder nach Prüfung einer von den folgenden Stellen eingereichten schriftlichen Beschwerde über eine gewährte Befreiung tätig werden:

- von einem Mitgliedstaat
- von einem Luftfahrzeugbetreiber
- vom Leitungsorgan des betreffenden Flughafens der Union
- vom Flugkraftstoffanbieter

Die Kommission kann, um sich die Prüfung der Angelegenheit zu erleichtern und um entscheiden zu können, ob ein Durchführungsrechtsakt über die Aufhebung der gewährten Befreiung erlassen werden muss, von den Mitgliedstaaten und Luftfahrzeugbetreibern alle erforderlichen Informationen anfordern. Nach Artikel 5 Absatz 10 RFEUA sind die Mitgliedstaaten und Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet, die Informationen unverzüglich zur Verfügung zu stellen, wobei die Mitgliedstaaten die Bereitstellung von Informationen durch Luftfahrzeugbetreiber erleichtern müssen.

---

<sup>(46)</sup> Nach Artikel 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1) bezeichnet der Ausdruck „Flugplanperiode“ entweder die Sommer- oder die Wintersaison in den Flugplänen der Luftfahrtunternehmen.