



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

**Bryssel den 16 februari 2021
(OR. en)**

**2020/0358 (COD)
LEX 2060**

**PE-CONS 1/1/21
REV 1**

**AVIATION 18
COVID-19 14
CODEC 71**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING
OM ÄNDRING AV RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 95/93 VAD GÄLLER
TILLFÄLLIGA LÄTTNADER FRÅN REGLERNA OM UTNYTTJANDE
AV ANKOMST- OCH AVGÅNGSTIDER VID FLYGPLATSER
I UNIONEN PÅ GRUND AV COVID-19-KRISEN**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2021/...

av den 16 februari 2021

om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid flygplatser i unionen på grund av covid-19-krisen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet², och

¹ Yttrande av den 27 januari 2021 (ännu inte offentliggjort i EUT).

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 februari 2021 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 15 februari 2021.

av följande skäl:

- (1) Covid-19-krisen har lett till en kraftigt minskad flygtrafik till följd av en betydande nedgång i efterfrågan och de direkta åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna och tredjeländer för att begränsa spridningen av covid-19. Pandemin har påverkat lufttrafikföretag på ett skadligt sätt sedan den 1 mars 2020, och detta kommer sannolikt att fortsätta under de kommande åren.
- (2) Dessa omständigheter ligger utanför lufttrafikföretagens kontroll och har lett till att de frivilligt eller obligatoriskt ställt in sin lufttrafik. Frivilligt inställd lufttrafik i synnerhet skyddar lufttrafikföretagens ekonomi och gör att den negativa miljöpåverkan som följer av tomma eller i stort sett tomma flygningar endast i syfte att behålla ankomst-och avgångstiderna kan undvikas.
- (3) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, som är funktionen för nätverksförvaltning för flygtrafiknätet inom det gemensamma europeiska luftrummet, visar en fortsatt nedgång på tolv månadersbasis på cirka 74 % för flygtrafiken i mitten av juni 2020.

- (4) Det är inte möjligt att på grundval av antalet kända förbokningar, Eurocontrols prognoser och epidemiologiska prognoser förutsäga när perioden med kraftigt minskad efterfrågan till följd av covid-19-krisen sannolikt kommer att upphöra. Enligt Eurocontrols senaste prognoser kommer flygtrafiken i februari 2021 att vara ungefär hälften så stor som i februari 2020. Prognoser som sträcker sig bortom detta datum bygger på ett antal okända faktorer, såsom tillgången till covid-19-vaccin. Under dessa omständigheter bör lufttrafikföretag som inte använder sina ankomst- och avgångstider i enlighet med den utnyttjandegrad för ankomst- och avgångstider som anges i rådets förordning (EEG) nr 95/93¹ inte automatiskt förlora det företräde till serier av ankomst- och avgångstider som anges i artiklarna 8.2 och 10.2 i den förordningen som de annars skulle ha. I den här förordningen bör det fastställas särskilda regler för detta ändamål.
- (5) Dessa regler bör samtidigt riktas mot eventuella negativa effekter på konkurrensen mellan lufttrafikföretag. I synnerhet är det nödvändigt att säkerställa att lufttrafikföretag som är beredda att tillhandahålla tjänster får möjlighet att utnyttja outnyttjad kapacitet och att de har utsikter att bibehålla sådana ankomst- och avgångstider på lång sikt. Detta bör ge lufttrafikföretagen fortsatta incitament att utnyttja flygplatskapaciteten, vilket i sin tur skulle gynna konsumenterna.

¹ Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

- (6) Det är därför nödvändigt att, i enlighet med dessa principer och för en begränsad period, fastställa på vilka villkor lufttrafikföretag fortsätter att ha rätt till serier av ankomst- och avgångstider enligt artiklarna 8.2 och 10.2 i förordning (EEG) nr 95/93, och att fastställa krav för berörda lufttrafikföretag att frigöra outnyttjad kapacitet.
- (7) Under den period då lufttransportsektorn påverkas negativt av covid-19-krisen bör definitionen av begreppet nytillträdande lufttrafikföretag utvidgas för att öka antalet lufttrafikföretag som omfattas, vilket därmed ger fler lufttrafikföretag möjlighet att etablera och utvidga sin verksamhet om de så önskar. Det är emellertid nödvändigt att begränsa privilegierna för lufttrafikföretag som omfattas av denna definition så att de gäller endast för verkliga nytillträdande lufttrafikföretag genom att utesluta lufttrafikföretag som, tillsammans med sitt moderbolag eller sina egna dotterbolag eller sitt moderbolags dotterbolag, innehar mer än 10 % av det totala antalet tilldelade ankomst- och avgångstider på en viss flygplats den aktuella dagen.
- (8) Under den period då lättnaderna från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider tillämpas, bör man i systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider beakta de insatser som görs av lufttrafikföretag som har genomfört flygningar med ankomst- och avgångstider som ingår i en serie som ett annat lufttrafikföretag har rätt till enligt artiklarna 8.2 och 10.2 i förordning (EEG) nr 95/93, men som har gjorts tillgängliga för samordnaren av ankomst- och avgångstider för tillfällig omfördelning. Lufttrafikföretag som har utnyttjat minst fem ankomst- och avgångstider i en serie bör därför prioriteras vid tilldelningen av dessa serier under nästa motsvarande tidtabellsperiod, förutsatt att det lufttrafikföretag som har rätt till dem enligt de artiklarna inte gör anspråk på dem.

- (9) Införandet av särskilda sanitära åtgärder mot covid-19 på flygplatser kan minska den tillgängliga kapaciteten, vilket kan göra det nödvändigt att tillhandahålla särskilda samordningsparametrar för covid-19. I sådana situationer, och för att möjliggöra en korrekt tillämpning av sådana parametrar, bör samordnarna ha rätt att anpassa tidsplaneringen för ankomst- och avgångstider som tilldelats lufttrafikföretag enligt artikel 8 i förordning (EEG) nr 95/93 eller annullera dessa ankomst- och avgångstider för den tidtabellsperiod under vilken de särskilda sanitära åtgärderna mot covid-19 är tillämpliga.
- (10) För att underlätta utnyttjandet av flygplatskapacitet under tidtabellsperioden för sommaren 2021 bör lufttrafikföretag tillåtas att återlämna ankomst- och avgångstider, som de historiskt sett har tilldelats, till samordnaren före tidtabellsperiodens början så att tiderna kan omfördelas på ad hoc-basis. Lufttrafikföretag som återlämnar en hel serie av ankomst- och avgångstider före den tidsfrist som fastställs i denna förordning bör behålla sin rätt till samma serier av ankomst- och avgångstider vid den flygplatsen för tidtabellsperioden för sommaren 2022. Med hänsyn till de övriga åtgärder för att minska antalet ankomst- och avgångstider som anges i denna förordning bör lufttrafikföretag med ett stort antal ankomst- och avgångstider vid en flygplats ha möjlighet att återlämna högst hälften av sina ankomst- och avgångstider på detta sätt.

- (11) Utan att det påverkar medlemsstaternas skyldighet att följa unionsrätten, särskilt bestämmelserna i fördragen och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008¹, kan de negativa konsekvenserna av eventuella åtgärder som antas av offentliga myndigheter i medlemsstater eller tredjeländer för att motverka spridningen av covid-19 och som begränsar möjligheten att resa med mycket kort varsel inte tillskrivas lufttrafikföretagen och bör därför mildras om dessa åtgärder avsevärt påverkar genomförbarheten i fråga om eller möjligheten till resor eller efterfrågan på de berörda rutterna. Detta bör omfatta åtgärder som leder till en partiell eller fullständig stängning av gränsen eller luftrummet eller till en partiell eller fullständig stängning av eller minskning av kapaciteten på de berörda flygplatserna, till begränsningar av flygbesättningens rörlighet som avsevärt hindrar flygtrafiken eller till ett allvarligt hinder för passagerarnas möjlighet att resa med något lufttrafikföretag på den berörda ruten, inbegripet reserestriktioner, begränsningar av rörligheten eller karantänåtgärder i destinationslandet eller destinationsregionen eller restriktioner på tillgången till tjänster som är väsentliga för att direkt stödja driften av en flygtjänst. Mildranden bör säkerställa att lufttrafikföretag inte bestraffas för underlåtenhet att använda ankomst- och avgångstider om detta beror på sådana begränsande åtgärder som ännu inte hade offentliggjorts när ankomst- och avgångstiderna tilldelades. Särskild lättnad från verkningarna av införandet av sådana åtgärder bör ha begränsad varaktighet och bör under inga omständigheter överstiga två på varandra följande tidtabellsperioder.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

- (12) Under perioder där efterfrågan påverkas avsevärt på grund av covid-19-krisen bör lufttrafikföretag i nödvändig utsträckning befrias från kraven på utnyttjande av ankomst- och avgångstider för att behålla rätten till dessa ankomst- och avgångstider under den efterföljande motsvarande tidtabellsperioden. Detta bör göra det möjligt för lufttrafikföretag att utöka tjänsterna när omständigheterna så tillåter. Den lägre minimiutnyttjandegraden som fastställts för detta ändamål bör ta hänsyn till utsikterna för flygtrafiken för 2021, som i början av 2021 låg på 50 % av 2019 års trafiknivåer, osäkerheten kring covid-19-krisen och hur konsumenternas förtroende och trafiknivåerna återhämtar sig.

- (13) I syfte att hantera utvecklingen av covid-19-krisens konsekvenser och den därav följande oklarheten om utvecklingen av trafiknivåerna på medellång sikt, och i syfte att där så är strikt nödvändigt och motiverat, reagera flexibelt på de utmaningar som lufttransportsektorn står inför till följd av detta, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen vad gäller ändring av tillämpningsperioden för lättnaden från regeln om utnyttjande av ankomst- och avgångstider och procentvärdena för minimiutnyttjandegraden inom ett visst intervall. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (14) För att kunna göra de nödvändiga förberedelserna i god tid måste lufttrafikföretag och samordnare känna till de villkor som ska gälla för utnyttjandet av ankomst- och avgångstider under en given tidtabellsperiod. Kommissionen bör därför sträva efter att anta de delegerade akterna så snart som möjligt och bör under alla omständigheter anta sådana akter inom den tidsfrist för återlämnande av ankomst- och avgångstider som fastställs i artikel 10.3 i förordning (EEG) nr 95/93.
- (15) Flygplatser, leverantörer av flygplatstjänster och lufttrafikföretag behöver ha information om den tillgängliga kapaciteten för att kunna planera på lämpligt sätt. Lufttrafikföretagen bör, så snart som möjligt och senast tre veckor före den planerade driftsdagen, ställa ankomst- och avgångstider som de inte tänker utnyttja till samordnarens förfogande för eventuell omfördelning till andra lufttrafikföretag. Om lufttrafikföretagen upprepade gånger avsiktligt underlåter att uppfylla detta krav, eller andra krav i förordning i (EEG) nr 95/93, bör de bli föremål för lämpliga sanktioner eller likvärdiga åtgärder.
- (16) Om en samordnare är förvissad om att ett lufttrafikföretag har upphört med sin verksamhet på en flygplats bör samordnaren omedelbart dra tillbaka ankomst- och avgångstiderna från lufttrafikföretaget och placera dem i reserven för omfördelning till andra lufttrafikföretag.

- (17) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa särskilda regler och lättnader från de allmänna kraven för utnyttjande av ankomst- och avgångstider under en begränsad tidsperiod för att mildra covid-19-krisens effekter på flygtrafiken, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den föreslagna åtgärdens omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (18) Med beaktande av den brådska som följer av de extraordinära förhållandena i samband med covid-19-krisen, anses det lämpligt att föreskriva ett undantag från den tidsfrist på åtta veckor som avses i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i unionen, fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.
- (19) För att de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska kunna genomföras så snart som möjligt, bör den av brådskande skäl träda i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 95/93 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Följande led ska införas:

”ba) under den period som avses i artikel 10a.3 avses med *nyttillträdande lufttrafikföretag*:

- i) ett lufttrafikföretag som begär en ankomst- eller avgångstid, som en del i en serie av tider, vid en flygplats och på en viss dag, och som, om begäran tillmötesgicks, totalt skulle inneha färre än sju ankomst- eller avgångstider vid flygplatsen den dagen, eller
- ii) ett lufttrafikföretag som begär en serie av ankomst- eller avgångstider för en regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan två flygplatser i unionen, där högst två andra lufttrafikföretag bedriver en likadan regelbunden direktförbindelse för passagerartrafik mellan dessa flygplatser på samma dag, och där lufttrafikföretaget, om begäran tillmötesgicks, ändå skulle inneha färre än nio ankomst- eller avgångstider vid flygplatsen på dagen för direktförbindelsen.

Ett lufttrafikföretag som tillsammans med sitt moderbolag, sina egna dotterbolag eller sitt moderbolags dotterbolag innehar mer än 10 % av de totala antalet ankomst- och avgångstider som tilldelats dagen i fråga på en viss flygplats ska inte betraktas som ett nytillträdande lufttrafikföretag vid den flygplatsen.”

b) Följande led ska läggas till:

”n) *samordningsparametrar för covid-19*: reviderade samordningsparametrar som leder till en minskning av den tillgängliga flygplatskapaciteten vid en samordnad flygplats till följd av särskilda sanitära åtgärder som införts av medlemsstaterna som svar på covid-19-krisen.”

2. I artikel 7.1 ska första stycket ersättas med följande:

”1. Lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera en tidtabellsanpassad eller samordnad flygplats ska ge tidtabellsanpassaren respektive samordnaren begärd relevant information. All relevant information ska tillhandahållas i det format och inom den tid som tidtabellsanpassaren eller samordnaren begärt. Särskilt ska lufttrafikföretaget i samband med begäran om ankomst- och avgångstider informera samordnaren om det, med avseende på de begärda tiderna skulle åtnjuta ställning som nytillträdande lufttrafikföretag i enlighet med artikel 2 b eller ba.”

3. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 första stycket ska inledningen ersättas med följande:

”2. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7, 8a, 9, 10.1, 10.2a och 14 ska punkt 1 i den här artikeln inte tillämpas när följande villkor är uppfyllda:”.

b) Följande punkt ska införas:

”2a. Under den period som avses i artikel 10a.3 ska en serie ankomst- och avgångstider som återlämnats till ankomst- och avgångstidsreserven i enlighet med punkt 1 i den här artikeln i slutet av tidtabellsperioden (*referenstidtabellsperioden*) på begäran för nästa motsvarande tidtabellsperiod tilldelas ett lufttrafikföretag som har använt minst fem ankomst- och avgångstider i serien i fråga efter tillämpning av artikel 10a.7 under referenstidtabellsperioden, förutsatt att serien av ankomst- och avgångstider inte redan har tilldelats det lufttrafikföretag som ursprungligen innehade den serien för nästa motsvarande tidtabellsperiod i enlighet med punkt 2 i den här artikeln.

Om fler än en sökande uppfyller kraven i första stycket ska företräde ges åt det lufttrafikföretag som har använt flest ankomst- och avgångstider i serien.”

c) Följande punkt ska införas:

”6a. Under den period då samordningsparametrarna för covid-19 gäller och för att möjliggöra en korrekt tillämpning av dessa samordningsparametrar får samordnaren ändra tidpunkten för begärda eller tilldelade ankomst- och avgångstider som faller inom den period som anges i artikel 10a.3 eller annullera dem efter att ha hört det berörda lufttrafikföretaget. I detta sammanhang ska samordnaren beakta de ytterligare regler och riktlinjer som avses i punkt 5 i den här artikeln, på de villkor som anges där.”

4. Artikel 8a.3 ska ersättas med följande:

- ”3. a) Ankomst- och avgångstider som tilldelats ett nytillträdande lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2 b eller ba får överföras till ett annat lufttrafikföretag med tillämpning av punkt 1 b i den här artikeln först efter två likvärdiga tidtabellsperioder utom vid lagenligt övertagande av verksamheten i ett konkursdrabbat företag.
- b) Ankomst- och avgångstider som tilldelats ett nytillträdande lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2 b ii och iii eller i artikel 2 ba ii får överföras till en annan rutt med tillämpning av punkt 1 a i den här artikeln först efter två likvärdiga tidtabellsperioder, utom när det nytillträdande företaget skulle ha fått samma prioritering på den nya rутten som på den ursprungliga.
- c) Ankomst- och avgångstider som tilldelats ett nytillträdande lufttrafikföretag enligt definitionen i artikel 2 b eller ba får bytas med tillämpning av punkt 1 c i den här artikeln först efter två likvärdiga tidtabellsperioder; detta gäller dock ej om bytet sker för att förbättra ankomst- och avgångstiderna för trafiken i förhållande till de ursprungligen begärda tiderna.”

5. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

”2a. Trots vad som anges i punkt 2 ska en serie av ankomst- och avgångstider som tilldelats för tidtabellsperioden 28 mars 2021–30 oktober 2021 ge lufttrafikföretaget rätt till samma serie av ankomst- och avgångstider för tidtabellsperioden 27 mars 2022–29 oktober 2022 om lufttrafikföretaget har gjort hela serien av ankomst- och avgångstider tillgänglig för samordnaren för omfördelning före den ... [åtta dagar efter dagen för denna förordnings ikraftträdande]. Denna punkt ska endast tillämpas på serier av ankomst- och avgångstider som tilldelats samma lufttrafikföretag för tidtabellsperioden 29 mars 2020–24 oktober 2020. Det antal ankomst- och avgångstider som det berörda lufttrafikföretaget kan komma i fråga för enligt denna punkt ska begränsas till ett antal som motsvarar 50 % av de ankomst- och avgångstider som tilldelats samma lufttrafikföretag för tidtabellsperioden 29 mars 2020–24 oktober 2020, med undantag för om ett lufttrafikföretag tilldelats färre än 29 ankomst- och avgångstider per vecka i genomsnitt under föregående motsvarande tidtabellsperiod på flygplatsen i fråga.”

b) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

i) Följande led ska läggas till:

”e) Under den period som avses i artikel 10a.3, offentliga myndigheters införande av åtgärder i syfte att hantera spridningen av covid-19 vid ena slutpunkten för en rutt för vilken ankomst- och avgångstiderna i fråga användes eller skulle användas, under förutsättning att åtgärderna inte hade offentliggjorts vid den tidpunkt då serien av ankomst- och avgångstider hade tilldelats, att dessa åtgärder avsevärt påverkar genomförbarheten i fråga om eller möjligheten till resor eller efterfrågan på de berörda rutterna och att de leder till något av följande:

- i) En partiell eller fullständig stängning av gränsen eller luftrummet, eller en partiell eller fullständig stängning av flygplatsen eller minskning av dess kapacitet under en väsentlig del av den relevanta tidtabellsperioden.
- ii) Ett allvarligt hinder för passagerarnas möjlighet att resa med något lufttrafikföretag på denna direktförbindelse under en väsentlig del av den relevanta tidtabellsperioden, däribland
 - reserestriktioner på grund av nationalitet eller bosättningsort, förbud mot alla resor som inte är nödvändiga eller förbud mot flygningar från eller till vissa länder eller geografiska områden,

- begränsningar av rörligheten eller karantän- eller isoleringsåtgärder inom det land eller den region där destinationsflygplatsen är belägen (inklusive mellanliggande destinationer),
 - restriktioner på tillgången till tjänster som är väsentliga för att direkt stödja tillhandahållandet av lufttrafik.
- iii) Begränsningar av flygbesättningens rörlighet som avsevärt hindrar tillhandahållandet av lufttrafik från eller till de flygplatser som trafikeras, inbegripet plötsliga inreseförbud eller att besättningar blir strandade på oväntade platser på grund av karantänåtgärder.”
- ii) Följande stycken ska läggas till:

”Led e ska tillämpas inom den period under vilken de åtgärder som avses i det ledet gäller och under ytterligare en period på högst sex veckor, inom de gränser som avses i tredje, fjärde och femte styckena. Om de åtgärder som avses i led e upphör att gälla mindre än sex veckor före utgången av en tidtabellsperiod ska dock led e tillämpas på återstoden av sexveckorsperioden endast om ankomst- och avgångstiderna under den efterföljande tidtabellsperioden används för samma rutt.

Led e ska endast tillämpas på ankomst- och avgångstider som används för linjer för vilka de redan användes av lufttrafikföretaget före offentliggörandet av de åtgärder som avses i det ledet.

Led e ska upphöra att gälla om lufttrafikföretaget använder ankomst- och avgångstiderna i fråga för att byta till en linje som inte påverkas av de offentliga myndigheternas åtgärder.

Lufttrafikföretag får motivera den uteblivna användningen av en ankomst- eller avgångstid i enlighet med led e under högst två på varandra följande tidtabellsperioder.”

c) I punkt 6 ska andra stycket ersättas med följande:

”Bland de nytillträdande lufttrafikföretagen ska en begäran från lufttrafikföretag som är nytillträdande enligt artikel 2 b i och ii, artikel 2 b i och iii eller artikel 2 ba i och ii ha företräde.”

6. Artikel 10a ska ersättas med följande:

”Artikel 10a

Fördelning av ankomst- och avgångstider som svar på covid-19-krisen

1. Vid tillämpning av artiklarna 8.2 och 10.2 ska samordnarna anse att ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 1 mars 2020–27 mars 2021 har använts av det lufttrafikföretag till vilket de ursprungligen tilldelades.

2. Vid tillämpning av artiklarna 8.2 och 10.2 ska samordnarna anse att ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 23 januari 2020–29 februari 2020 har använts av det lufttrafikföretag till vilket de ursprungligen tilldelades, avseende lufttrafik mellan flygplatser i unionen och flygplatser i antingen Folkrepubliken Kina eller Folkrepubliken Kinas särskilda administrativa region Hongkong.
3. När det gäller ankomst- och avgångstider som inte har ställts till samordnarens förfogande för omfördelning i enlighet med artikel 10.2a under perioden 28 mars 2021–30 oktober 2021 och vid tillämpning av artiklarna 8.2 och 10.2 ska lufttrafikföretaget, om det på ett för samordnaren tillfredsställande sätt visar att det har använt serien av ankomst- och avgångstider enligt samordnarens anvisningar minst 50 % av tiden under den tidtabellsperiod för vilken serien tilldelats, ha rätt till samma serie av ankomst- och avgångstider för nästa motsvarande tidtabellsperiod.

När det gäller den period som avses i första stycket i den här punkten ska de procentvärden som avses i artikel 10.4 och i artikel 14.6 a vara 50 %.

4. När det gäller ankomst- och avgångstider som infaller under perioden 9 april 2020–27 mars 2021 ska punkt 1 tillämpas endast när lufttrafikföretaget har återlämnat de berörda outnyttjade ankomst- och avgångstiderna till samordnaren för omfördelning till andra lufttrafikföretag.
5. Om kommissionen, på grundval av uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, som är funktionen för nätverksförvaltning för flygtrafiknätet inom det gemensamma europeiska luftrummet, konstaterar att minskningen av trafikvolymen kvarstår jämfört med nivån under motsvarande period 2019 och på grundval av trafikprognoser från Eurocontrol sannolikt kommer att kvarstå, och även, på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter, konstaterar att denna situation är ett resultat av covid- 19- krisen, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra den period som anges i punkt 3 i den här artikeln.

Kommissionen ges befogenhet att, om det är absolut nödvändigt för att hantera utvecklingen av covid-19-krisens inverkan på flygtrafiknivåerna, anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra de procentvärden som avses i punkt 3 i den här artikeln inom intervallet 30 %–70 %. I detta syfte ska kommissionen beakta ändringar som har skett sedan den ... [dagen för denna ändringsförordnings ikraftträdande], på grundval av följande:

- a) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol om trafiknivåer och trafikprognoser.

- b) Utvecklingen av flygtrafikens trender under tidtabellsperioderna, med beaktande av den utveckling som observerats sedan covid-19-krisens början.
- c) Indikatorer rörande efterfrågan på lufttransport av passagerare och gods, inbegripet trender i fråga om flottstorlek, utnyttjande av flottan och belägningsfaktorer.

Delegerade akter enligt denna punkt ska antas senast den 31 december för följande tidtabellsperiod för sommaren och senast den 31 juli för följande tidtabellsperiod för vintern.

- 6. Om covid-19-krisen har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 12b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.
- 7. Under den period som avses i punkt 3 ska lufttrafikföretagen senast tre veckor före driftsdagen göra ankomst- och avgångstider som de inte avser att använda tillgängliga för samordnaren för omfördelning till andra lufttrafikföretag.”

7. Artikel 12a.2 ska ersättas med följande:

- ”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10a ges till kommissionen till och med den ... [ett år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande].”

8. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Medlemsstaterna ska fastställa och tillämpa effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner eller likvärdiga åtgärder för lufttrafikföretag som upprepade gånger avsiktligt underlåter att följa denna förordning.”

b) I punkt 6 ska följande led läggas till:

”c) När en samordnare, under den period som avses i artikel 10a.3, på grundval av information som samordnaren förfogar över fastställer att ett lufttrafikföretag har upphört med sin verksamhet vid en flygplats och inte längre kan utnyttja de ankomst- och avgångstider som det har tilldelats, ska samordnaren dra tillbaka serien av ankomst- och avgångstider från lufttrafikföretaget under återstoden av tidtabellsperioden och placera dem i reserven, efter att ha hört lufttrafikföretaget i fråga.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande