



**EUROPEISKA UNIONEN**

**EUROPAPARLAMENTET**

**RÅDET**

**Bryssel den 25 maj 2020  
(OR. en)**

**2020/0069 (COD)  
LEX 2001**

**PE-CONS 13/1/20  
REV 1**

**AVIATION 57  
CODEC 332**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING  
OM ÄNDRING AV FÖRORDNING (EG) nr 1008/2008  
OM GEMENSAMMA REGLER  
FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV LUFTTRAFIK I GEMENSKAPEN,  
MED ANLEDNING AV COVID-19-PANDEMIN**

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/...

av den 25 maj 2020

**om ändring av förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, med anledning av covid-19-pandemin**

**(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,

efter att ha hört Europeiska ekonomiska och sociala kommittén,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>1</sup>, och

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 maj 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 25 maj 2020.

av följande skäl:

- (1) Covid-19-pandemin har lett till en kraftig nedgång i flygtrafiken till följd av en betydande minskning av efterfrågan på transporter och medlemsstaters och tredjeländers antagande av direkta åtgärder såsom stängning av gränser och flygförbud för att begränsa pandemin.
- (2) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, som är funktionen för nätverksförvaltning för flygtrafiknätet inom det gemensamma europeiska luftrummet, tyder på en minskning av flygtrafiken med omkring 90 % för den europeiska regionen i slutet av mars 2020 jämfört med mars 2019. Lufttrafikföretagen rapporterar stora minskningar av antalet förbokningar till följd av covid-19-pandemin och ställer in flygningar för vintersäsongen 2019–2020 och sommarsäsongen 2020. Den plötsliga nedgången i efterfrågan samt inställda flygningar i en aldrig tidigare skådad omfattning har lett till att lufttrafikföretag har drabbats av allvarliga likviditetsproblem. Dessa likviditetsproblem är direkt kopplade till covid-19-pandemin.

- (3) Unionens lufttrafikföretag, som var ekonomiskt sunda före covid-19-pandemin, står inför likviditetsproblem som skulle kunna leda till att deras operativa licens återkallas tillfälligt eller permanent, eller ersätts med en tillfällig licens, utan att det föreligger ett strukturellt ekonomiskt behov av att detta sker. Beviljandet av en tillfällig licens enligt artikel 9.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008<sup>1</sup> skulle kunna sända en negativ signal till marknaden om ett lufttrafikföretags förmåga att överleva, vilket i sin tur skulle förvärra annars tillfälliga ekonomiska problem. På grundval av den bedömning som utförs under perioden 1 mars 2020–31 december 2020 är det därför inte lämpligt att tillfälligt eller permanent återkalla den operativa licensen för sådana lufttrafikföretag, förutsatt att säkerheten inte äventyras och att det finns realistiska utsikter till en tillfredsställande finansiell omorganisation inom tolv månader. Vid utgången av denna tolv månadersperiod bör EU-lufttrafikföretaget omfattas av det förfarande som anges i artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1008/2008. Den skyldighet att informera kommissionen som föreskrivs i artikel 9.2 i förordning (EG) nr 1008/2008 bör även vara tillämplig på beslut om att inte tillfälligt eller permanent återkalla den operativa licensen.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

- (4) Utöver nödåtgärder som skulle kunna tillämpas i händelse av plötsliga problem med kort varaktighet till följd av oförutsebara och oundvikliga omständigheter enligt artikel 21 i förordning (EG) nr 1008/2008, bör medlemsstaterna kunna avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter för att lösa problem som uppstått till följd av covid-19-pandemin och som kan vara långvariga. Sådana nödåtgärder som vidtas med avseende på covid-19-pandemin bör följa principerna om proportionalitet och öppenhet och bör grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier som är tillämpliga i enlighet med artikel 21 i förordning (EG) nr 1008/2008.
- (5) På flygplatser där antalet leverantörer av marktjänster är begränsat enligt artiklarna 6.2 och 9 i rådets direktiv 96/67/EG<sup>1</sup> får leverantörer väljas ut för en period på högst sju år. Leverantörer för vilka denna period håller på att löpa ut kan följaktligen ha svårt att få tillgång till finansiering. Denna maximala period bör därför förlängas.

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).

- (6) Som ett resultat av covid-19-pandemin, på flygplatser där antalet leverantörer av marktjänster är begränsat, kan det hända att en eller flera leverantörer upphör att tillhandahålla sina tjänster på en viss flygplats innan en ny leverantör kan väljas ut på grundval av det förfarande som föreskrivs i artikel 11.1 i direktiv 96/67/EG. Under sådana omständigheter är det lämpligt att flygplatsens ledningsenhet kan välja en leverantör av marktjänster direkt som under högst sex månader ska tillhandahålla tjänsterna. Det bör erinras om att om flygplatsens ledningsenhet behöver upphandla marktjänster till följd av covid-19-pandemin och är en upphandlande enhet i den mening som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU<sup>1</sup>, är det direktivet tillämpligt.
- (7) En tillfredsställande finansiell omorganisation bör utföras med en plan som syftar till att förhindra permitteringar samt med garantier om att den finansiella omorganisationen inte kommer att påverka arbetstagarnas rättigheter negativt. Förlängningen av tillstånd för leverantörer av marktjänster bör syfta till att bevara arbetstillfällena och arbetstagarnas rättigheter.
- (8) Den fortsatta utvecklingen av covid-19-pandemin och dess följder för luftfartssektorn är svåra att förutsäga. Kommissionen bör kontinuerligt analysera covid-19-pandemins följder för luftfartssektorn, och om de ogynnsamma förhållandena kvarstår bör unionen utan onödigt dröjsmål kunna förlänga den period under vilken de åtgärder som avses i denna förordning ska tillämpas.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (9) För att när så är nödvändigt och motiverat förlänga den period under vilken de behöriga tillståndsmyndigheterna får besluta att inte tillfälligt eller permanent återkalla de operativa licenserna, den period under vilken medlemsstaterna får avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter, och den period under vilken kontrakt med leverantörer av marktjänster får förlängas och under vilken ledningsenheten på en flygplats får välja en leverantör av marktjänster direkt, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på att ändra förordning (EG) nr 1008/2008. 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 lagstiftning<sup>1</sup>. 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.
- (10) Med beaktande av den brådska som föranleds av de exceptionella omständigheter som förorsakats av covid 19-pandemin och som motiverar de föreslagna åtgärderna, och särskilt för att anta de nödvändiga åtgärderna snabbt för att lösa de allvarliga och omedelbara problem som sektorn står inför, har det ansetts lämpligt att föreskriva ett undantag från den åttaveckorsperiod som avses i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i unionen, fogat till fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget), EUF-fördraget och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.

---

<sup>1</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (11) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att ändra förordning (EG) nr 1008/2008 till följd av covid-19-pandemin, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i EU-fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (12) Det oförutsebara och plötsliga utbrottet av covid-19 och de lagstiftningsförfaranden som krävdes för antagande av relevanta åtgärder innebar att det var omöjligt att anta sådana åtgärder i tid. Därför bör bestämmelserna i denna förordning också omfatta en period innan den träder i kraft. Med hänsyn till dessa bestämmelsers karaktär leder ett sådant tillvägagångssätt inte till att de berörda personernas berättigade förväntningar åsidosätts.
- (13) Förordning (EG) nr 1008/2008 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (14) Med beaktande av den brådska som föranleds av de exceptionella omständigheter som motiverar de fastställda åtgärderna, bör denna förordning av brådskande skäl träda i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## *Artikel 1*

Förordning (EG) nr 1008/2008 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.1 ska ersättas med följande:

”1. Genom denna förordning regleras utfärdandet av tillstånd för EG-lufttrafikföretag, deras rätt att utöva lufttrafik inom gemenskapen samt prissättningen av lufttrafik inom gemenskapen. Genom förordningen fastställs också tillfälliga regler om tillhandahållande av markttjänster på flygplatser inom unionen.”

2. I artikel 9 ska följande punkter införas:

”1a. Den behöriga tillståndsmyndigheten får, på grundval av de bedömningar som avses i punkt 1 och som utförs från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020, före utgången av den perioden besluta att inte tillfälligt eller permanent återkalla EU-lufttrafikföretagets operativa licens, förutsatt att säkerheten inte äventyras och att det finns realistiska utsikter till en tillfredsställande finansiell omorganisation inom de följande tolv månaderna. Den behöriga tillståndsmyndigheten ska granska detta EU-lufttrafikföretags resultat i slutet av tolv månadersperioden och besluta huruvida den operativa licensen ska återkallas tillfälligt eller permanent och huruvida en tillfällig licens ska beviljas på grundval av punkt 1.

- 1b. 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 jämfört med nivån under motsvarande period 2019 består och sannolikt kommer att bestå, och också konstaterar, på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter, såsom uppgifter från Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar, att denna situation är ett resultat av covid-19-pandemins effekter, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 25a för att ändra denna förordning genom att förlänga den period, 1 mars 2020–31 december 2020, som anges i punkt 1a i den här artikeln i enlighet med detta konstaterande.
- 1c. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som anges i punkt 1b. Kommissionen ska utifrån den information den har tillgång till lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. När de kriterier som avses i punkt 1b är uppfyllda ska kommissionen så snart som möjligt anta den delegerade akt som föreskrivs i punkt 1b.
- 1d. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 25b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.”

3. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 21a*

*Nödåtgärder kopplade till covid-19-pandemin*

1. Utan hinder av artikel 21 får medlemsstaterna under perioden 1 mars 2020–31 december 2020, utan kommissionens godkännande enligt artikel 21.1, avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter om denna åtgärd är nödvändig för att hantera covid-19-pandemin. Sådana åtgärder ska följa principerna om proportionalitet och öppenhet och ska grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier.
2. Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål informera kommissionen och de övriga medlemsstaterna om en sådan åtgärd som avses i punkt 1 och dess varaktighet och ge dem en fullgod motivering till varför denna åtgärd krävs. Om medlemsstaten ändrar, tillfälligt upphäver eller drar tillbaka en sådan åtgärd efter det att denna förordning har trätt i kraft, ska den informera kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta.
3. Kommissionen får på begäran av någon av de andra berörda medlemsstaterna eller på eget initiativ tillfälligt upphäva den åtgärd som avses i punkt 2 om åtgärden inte uppfyller de krav som avses i punkt 1 eller om den på något annat sätt strider mot unionsrätten.

4. Om kommissionen, på grundval av bästa vetenskapliga rön, belägg och uppgifter, såsom uppgifter från Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar, som bekräftar att covid-19-pandemin fortsätter, konstaterar att medlemsstaternas avvisningar, begränsningar eller införande av villkor för utövande av trafikrättigheter sannolikt kommer att vara nödvändiga efter den period som avses i punkt 1 i den här artikeln, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 25a för att ändra denna förordning genom att förlänga den perioden i enlighet med detta konstaterande.
5. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som avses i punkt 4. Kommissionen ska utifrån tillgänglig information lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. Vid behov ska kommissionen så snart som möjligt anta den delegerade akt som avses i punkt 4.
6. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 25b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.”

4. Följande kapitel ska införas:

”KAPITEL IVa

TILLFÄLLIGA REGLER OM MARKTJÄNSTER

*Artikel 24a*

1. Genom undantag från artikel 11.1 d i rådets direktiv 96/67/EG\* får kontrakt med eller tillstånd som utfärdats till leverantörer av marktjänster som valts ut på grundval av det förfarande som föreskrivs i artikel 11.1 i det direktivet, vilka löper ut under perioden från och med den ... [ange den dag då denna ändringsförordning träder i kraft] till och med den 31 december 2021, förlängas till och med den 31 december 2022.
2. Genom undantag från artikel 11.1 e i direktiv 96/67/EG, under perioden 1 mars 2020–31 december 2020, får flygplatsens ledningsenhet eller den behöriga myndigheten i medlemsstaten välja en leverantör av marktjänster direkt som ska tillhandahålla tjänsterna under högst sex månader eller under en period fram till och med den 31 december 2020, beroende på vilken period som är längst, när en leverantör av marktjänster upphör med sin verksamhet före utgången av den period för vilken leverantören valts ut.

3. Om kommissionen, på grundval av uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, konstaterar att minskningen av trafikvolymen jämfört med nivån under motsvarande period 2019 består och sannolikt kommer att bestå, att denna situation är ett resultat av covid-19-pandemins effekter, och att den leder till avbrott i tillhandahållandet av marktjänster eller till svårigheter att få tillgång till finansiering för leverantörer av marktjänster på flygplatser inom unionen, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 25a för att ändra denna förordning genom att förlänga de perioder som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln i enlighet med detta konstaterande.
4. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som anges i punkt 3. Kommissionen ska utifrån den information den har tillgång till lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. Vid behov ska kommissionen anta den delegerade akt som föreskrivs i punkt 3 så snart som möjligt.
5. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 25b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.

---

\* Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).”

5. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 25a

*Utövande av delegeringen*

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9.1b, 21a.4 och 24a.3 ska ges till kommissionen för en period på ett år från och med den ... [EUT: vänligen ange den dag då denna ändringsförordning träder i kraft].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 9.1b, 21a.4 och 24a.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 9.1b, 21a.4 och 24a.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### *Artikel 25b*

##### *Skyndsamt förfarande*

1. Delegerade akter som antas enligt denna artikel ska träda i kraft utan dröjsmål och ska tillämpas så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Delgivningen av en delegerad akt till Europaparlamentet och rådet ska innehålla en motivering till varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.
2. Såväl Europaparlamentet som rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25a. I ett sådant fall ska kommissionen upphäva akten omedelbart efter det att Europaparlamentet eller rådet har delgett den sitt beslut om att invända.”

*Artikel 2*  
*Ikraftträdande*

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*