



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

**Strasbourg den 19 oktober 2022
(OR. en)**

**2022/0214 (COD)
LEX 2190**

**PE-CONS 47/1/22
REV 1**

**AVIATION 213
COVID-19 144
CORLX 763
COEST 630
CODEC 1251**

**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 UNIONENS FLYGPLATSER
PÅ GRUND AV EN EPIDEMIOLOGISK SITUATION ELLER MILITÄR AGGRESSION**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2022/...

av den 19 oktober 2022

om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser på grund av en epidemiologisk situation eller militär aggression

(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 22 september 2022 (ännu inte offentliggjort i EUT).

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 6 oktober 2022 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 13 oktober 2022.

av följande skäl:

- (1) Rådets förordning (EEG) nr 95/93¹ har ändrats flera gånger sedan covid-19-krisen inleddes, eftersom kravet i den förordningen att utnyttja minst 80 % av en serie av ankomst- och avgångstider för att behålla rätten till samma serie av ankomst- och avgångstider under nästa motsvarande tidtabellsperiod blev ohållbart för lufttrafikföretagen mot bakgrund av kraftigt minskade flygtrafiknivåer.
- (2) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, som är funktionen för nätverksförvaltning för flygtrafiknätet inom det gemensamma europeiska luftrummet, visar att flygtrafiken har återhämtat sig kraftigt sedan början av tidtabellsperioden för sommaren 2022 och att flygtrafiken i början av tidtabellsperioden för vintern 2022/2023 enligt den grundläggande prognosen förväntas uppgå till cirka 90 % av 2019 års nivåer. Dessa siffror motiverar en återgång till kravet på 80 % för utnyttjande av ankomst- och avgångstider som en allmän regel för tidtabellsperioden för sommaren 2023, kompletterat med särskilda lättnader i utnyttjandet av ankomst- och avgångstider i fall där det är motiverat att inte utnyttja ankomst- och avgångstider.
- (3) På grund av covid-19-krisen är dock situationen inom luftfartssektorn fortfarande mycket osäker. Liksom i slutet av 2021 kan nya covid-19-varianter uppstå och orsaka plötsliga reaktioner från både nationella myndigheter och konsumenter som i sin tur kan påverka flygtrafiken negativt. Dessutom är vissa långdistansmarknader fortsatt påverkade av sanitära åtgärder som allvarligt hämmar trafiken.

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).

- (4) Rysslands anfallskrig mot Ukraina påverkar också flygtrafiken och lufttrafikföretagens förmåga att utnyttja sina ankomst- och avgångstider eftersom EU-lufttrafikföretag är förhindrade från att flyga in i Belarus, Rysslands och Ukrainas luftrum.
- (5) Reserestriktioner som införs av stater av sanitära skäl och omöjligheten att flyga in i luftrummet i det som har blivit en krigszon ligger utanför lufttrafikföretagens kontroll. Dessa omständigheter kan leda till att de frivilligt eller obligatoriskt ställer in sin lufttrafik eller anpassar tidtabellerna. Frivilligt inställd lufttrafik i synnerhet skyddar lufttrafikföretagens ekonomi, och gör samtidigt att den negativa miljöpåverkan som följer av flygningar endast i syfte att behålla ankomst- och avgångstiderna kan undvikas.
- (6) Under dessa omständigheter bör lufttrafikföretag som inte använder sina ankomst- och avgångstider i enlighet med den nyttjandegrad för ankomst- och avgångstider som anges i förordning (EEG) nr 95/93 inte automatiskt förlora det företräde avseende de serier av ankomst- och avgångstider som anges i artiklarna 8.2 och 10.2 i den förordningen som de annars skulle kunna ha. I den här förordningen bör det fastställas särskilda regler för detta ändamål.
- (7) Samtidigt är det viktigt att påminna om målen i förordning (EEG) nr 95/93, nämligen att säkerställa en effektiv användning av flygplatskapaciteten och att säkerställa rättvis tillgång för alla lufttrafikföretag till begränsad flygplatskapacitet och därigenom främja konkurrensen. Anpassningen av de ordinarie kraven för nyttjande av ankomst- och avgångstider genom en lägre nyttjandegrad eller utökade motiverade undantag för uteblivet utnyttjande bör vara strikt begränsad till situationer där lättnader av kraven avseende ankomst- och avgångstider är nödvändiga och bör inte leda till orättvisa konkurrens fördelar för de lufttrafikföretag som innehar historiska ankomst- och avgångstider.

- (8) I synnerhet är det nödvändigt att säkerställa att lufttrafikföretag som är beredda att tillhandahålla tjänster får möjlighet att nyttja 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 konsumenternas förbindelsemöjligheter.
- (9) 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. Perioden bör löpa från och med den 30 oktober 2022 till och med den 28 oktober 2023 i linje med Eurocontrols återhämtningsprognos.
- (10) Under den perioden bör begreppet *nyttillträdande lufttrafikföretag* även fortsättningsvis definieras brett för att öka antalet lufttrafikföretag som omfattas och därmed ge fler lufttrafikföretag möjlighet att etablera och utvidga sin verksamhet.
- (11) Från och med den 30 oktober 2022 till och med den 28 oktober 2023 bör man i systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider fortsätta att 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 denna serie under nästa motsvarande tidtabellsperiod, förutsatt att det finns tillgänglig flygplatskapacitet.

- (12) För att hantera effekterna av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och för att stödja återhämtningen av förbindelsemöjligheterna mellan unionen och Ukraina är det nödvändigt att förlänga den period under vilken operatörer kan åberopa det skäl som anges i artikel 10.4 a i förordning (EEG) nr 95/93 för att motivera att serien av ankomst- och avgångstider inte används för flyglinjerna mellan unionen och Ukraina.
- (13) Utan att det påverkar medlemsstaternas skyldighet att följa unionsrätten, särskilt reglerna i fördragen och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008¹, kan de negativa konsekvenserna för passagerares förbindelsemöjligheter, orsakade av eventuella restriktioner som antas av offentliga myndigheter i medlemsstater eller tredjeländer för att hantera epidemiologiska situationer, naturkatastrofer eller politisk oro, såsom uppror, upplopp eller allvarliga störningar av den allmänna ordningen, inte tillskrivas lufttrafikföretagen, och bör mildras om dessa åtgärder avsevärt påverkar genomförbarheten i fråga om eller möjligheten till resor eller efterfrågan på de berörda flyglinjerna. Mildrande åtgärder bör säkerställa att lufttrafikföretag inte bestraffas för underlåtenhet att använda ankomst- och avgångstider om detta orsakas av sådana restriktioner.

¹ 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).

- (14) För att minska risken för snedvridning av konkurrensen och säkerställa ett effektivt utnyttjande av flygplatskapaciteten bör särskilda lättnader avseende konsekvenserna av införandet av dessa restriktioner ha begränsad varaktighet och omfattning för att säkerställa att effekten av de mildrande åtgärderna begränsas till den period för vilken de var motiverade. Ankomst- och avgångstider som omfattas av åtgärder för att mildra effekterna av restriktioner bör anses ha använts i enlighet med förordning (EEG) nr 95/93.
- (15) Det är nödvändigt att klargöra att bestämmelserna om motiverade undantag i fråga om utebliven användning av ankomst- och avgångstider inte är tillämpliga på lufttrafikföretag som är föremål för restriktiva åtgärder som antagits enligt artikel 29 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget) eller artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), eller på lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen och som förtecknas i bilaga A eller B till kommissionens förordning (EG) nr 474/2006¹. För att säkerställa en effektiv tillämpning av dessa åtgärder bör även de lufttrafikföretag som redan är föremål för sådana restriktiva åtgärder som är i kraft den dag då denna förordning träder i kraft undantas från möjligheten att åberopa bestämmelserna om motiverade undantag i fråga om utebliven användning av ankomst- och avgångstider.
- (16) Samarbetet mellan samordnarna bör stärkas för att säkerställa ett enhetligt genomförande av förordning (EEG) nr 95/93 i hela unionen.

¹ Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14).

- (17) Samordnarna bör utbyta bästa praxis för genomförandet av förordning (EEG) nr 95/93, inbegripet genom EUACA (den europeiska sammanslutningen av samordnare för flygplatser). EUACA uppmanas att fortsätta utfärda riktlinjer för att säkerställa ett enhetligt genomförande av unionens regler, särskilt när det gäller bestämmelsen om åtgärder för att mildra restriktionerna. Huruvida begränsningen tillämpas eller inte är dessutom viktig information för lufttrafikföretagen när de planerar sina tidtabeller. Därför är det nödvändigt att säkerställa öppen kommunikation från samordnarna.
- (18) Samtidigt som åtgärderna för att mildra restriktionerna bör tolkas strikt, eftersom de utgör ett undantag från de normala kraven för användning av ankomst- och avgångstider, bör det i vissa fall vara möjligt att kräva gemensamma åtgärder från samtliga samordnare för att säkerställa lika villkor i hela unionen. På vissa villkor och på grundval av ett enhälligt beslut bör samordnarna kunna tillämpa den bestämmelsen på alla ankomst- och avgångstider som innehas vid samordnade flygplatser.
- (19) Precisionen på trafikprognoser för tidtabellsperioden för vintern 2022/23 påverkas negativt av osäkerhet kring hur olika kriser utvecklas, särskilt situationen i Ukraina och covid-19-krisen. Därför bör lufttrafikföretag, i den utsträckning som krävs, inte behöva uppfylla kraven på att utnyttja ankomst- och avgångstider för att få behålla rätten till samma ankomst- och avgångstider under nästa motsvarande tidtabellsperiod. Detta skulle göra det möjligt för lufttrafikföretagen att tillhandahålla fler tjänster när omständigheterna medger detta, med sikte på att tillämpa de ordinarie reglerna för utnyttjande av ankomst- och avgångstider från och med tidtabellsperioden för sommaren 2023, med förbehåll för de anpassningar som kommissionen gör under särskilda omständigheter som svar på vissa utmaningar för lufttransportsektorn.

(20) I syfte att hantera effekterna av covid-19-krisen eller av andra epidemiologiska situationer och de direkta förödande effekterna av Rysslands anfallskrig mot Ukraina på flygtrafiken och för att stödja förbindelsemöjligheterna till eller från Ukraina, 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 EUF-fördraget delegeras till kommissionen vad gäller att inom ett visst intervall ändra procentvärdena för minimiutnyttjandegraden i linje med Eurocontrols återhämtningsprognos för en tidtabellsperiod som infaller under perioden 30 oktober 2022–28 oktober 2023 och vad gäller att inom ett visst intervall ändra procentvärdena för minimiutnyttjandegraden för flyglinjerna mellan unionen och Ukraina för en tidtabellsperiod som infaller under perioden 30 oktober 2022–28 oktober 2023. 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.

- (21) Flygplatser, leverantörer av flygplatstjänster och lufttrafikföretag behöver ha information om den tillgängliga kapaciteten för att kunna planera på lämpligt sätt. Lufttrafikföretagen bör fortsätta att, 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 lufttrafikföretag upprepade gånger underlåter att uppfylla detta krav bör de inte gynnas av några sänkta krav på utnyttjandegrader för ankomst- och avgångstider.
- (22) Om en samordnare är förvissad om att ett lufttrafikföretag har upphört med sin verksamhet på en flygplats bör samordnaren dra tillbaka ankomst- och avgångstiderna från lufttrafikföretaget och placera dem i reserven för omfördelning till andra lufttrafikföretag.
- (23) Förbudet för lufttrafikföretag att flyga in i unionens luftrum genom tillämpning av restriktiva åtgärder som antagits i enlighet med artikel 29 i EU-fördraget eller artikel 215 i EUF-fördraget eller ett verksamhetsförbud enligt förordning (EG) nr 474/2006 skulle kunna leda till omotiverad blockering av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser. Även om ankomst- och avgångstider som tidigare utnyttjats av sådana lufttrafikföretag kan omfördelas från fall till fall under tidtabellsperioden ger detta inte tillräcklig uppmuntran till ett effektivt utnyttjande av ankomst- och avgångstider som gör det möjligt för flygbolagen att öka konkurrensen och förbindelsemöjligheterna på lång sikt, till förmån för konsumenterna. Ankomst- och avgångstiderna bör därför omedelbart dras tillbaka från de berörda lufttrafikföretagen.

- (24) 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 effekterna av en epidemiologisk kris och Rysslands anfallskrig mot Ukraina 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.
- (25) Med beaktande av den brådska som följer av de extraordinära förhållandena i samband med covid-19-krisen och Rysslands anfallskrig mot Ukraina anses det lämpligt att åberopa det undantag från tidsfristen på åtta veckor som föreskrivs 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.
- (26) 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) I led ba ska de inledande orden ersättas med följande:

”under perioden 30 oktober 2022–28 oktober 2023 avses med ’nyttillträdande lufttrafikföretag’.”

b) I led f ska led i ersättas med följande:

”’lufttrafikföretag’: ett lufttransportföretag som innehar giltig operativ licens eller motsvarande senast den 31 januari för följande tidtabellsperiod för sommaren eller den 31 augusti för följande tidtabellsperiod för vintern. Vid tillämpningen av artiklarna 4, 8, 8a, 10 och 10a ska även flygbolag som bedriver affärsflygverksamhet betraktas som lufttrafikföretag, om dessa följer en tidtabell; vid tillämpningen av artiklarna 7 och 14 ska även alla civila luftfartygsoperatörer betraktas som lufttrafikföretag.”

2. 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 och 14 ska punkt 1 i den här artikeln inte tillämpas när följande villkor är uppfyllda:”.

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

”2a. Under perioden 30 oktober 2022–28 oktober 2023 och förutsatt att flygplatsen har tillgänglig kapacitet 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 utnyttjat minst fem ankomst- och avgångstider i serien i fråga efter tillämpning av artikel 10a.7 under referenstidtabellsperioden.”

c) Punkt 6a ska ersättas med följande:

”6a. Under den period då samordningsparametrarna för covid-19 är tillämpliga, och för att möjliggöra en korrekt tillämpning av dessa samordningsparametrar får samordnaren, efter att ha hört det berörda lufttrafikföretaget, ändra tidpunkten för begärda eller tilldelade ankomst- och avgångstider som faller inom perioden 30 oktober 2022–28 oktober 2023 eller annullera dem. I detta sammanhang ska samordnaren beakta de ytterligare regler och riktlinjer som avses i punkt 5, på de villkor som anges där.”

3. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2a ska utgå.

b) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

i) Första stycket ska ändras på följande sätt:

– Led d ska ersättas med följande:

”d) Rättsliga förfaranden om tillämpningen av artikel 9 i denna förordning på flyglinjer som i enlighet med artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92 ska omfattas av allmän trafikplikt, till följd av att trafiken temporärt ställs in på dessa linjer.”

– Led e ska utgå.

ii) Andra, tredje, fjärde och femte styckena ska utgå.

iii) Följande stycke ska läggas till:

”Om effekterna av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och förstörelsen av kritisk infrastruktur påverkar förmågan att tillhandahålla lufttrafik och upprätthålla efterfrågan på lufttrafik ska samordnarna tillämpa första stycket led a på flyglinjerna mellan unionen och Ukraina under den tid som luftrummet är stängt eller den tid flygplatsen är stängd, beroende på vad som inträffar senast, och en ytterligare period på 16 veckor. Samordnaren ska underrätta kommissionen om startdatum och slutdatum för 16-veckorsperioden.”

c) Följande punkter ska införas:

”4a. Under perioden 30 oktober 2022–28 oktober 2023 kan det dessutom även vara motiverat att inte utnyttja en ankomst- eller avgångstid om offentliga myndigheter inför restriktioner i syfte att hantera en allvarlig epidemiologisk situation, en naturkatastrof eller politisk oro vid någon av ändpunkterna för en flyglinje vars ankomst- eller avgångstid utnyttjades eller skulle utnyttjas, under förutsättning att dessa restriktioner avsevärt påverkar möjligheten till eller efterfrågan på resor, och att restriktionerna på de berörda flyglinjerna leder till något av följande:

a) En partiell eller fullständig stängning av gränsen, flygplatsen eller luftrummet under en väsentlig del av den relevanta tidtabellsperioden.

- b) Ett allvarligt hinder för passagerarnas möjlighet att resa med något lufttrafikföretag på denna direktförbindelse under en väsentlig del av den relevanta tidtabellsperioden, till exempel om hindret är kopplat till någon av följande orsaker:
- 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 karantäns- eller isoleringsåtgärder, inom det land eller den region där destinationsflygplatsen är belägen (inklusive mellanliggande destinationer), såvida inte karantän kan undvikas genom ett negativt test, bevis på tillfrisknande eller bevis på vaccinering som erkänns av unionen.
 - Restriktioner på tillgången till tjänster som är väsentliga för att direkt stödja tillhandahållandet av lufttrafik, inklusive stängning av besöksnäring och offentliga tjänster, inbegripet i fråga om transporter, vilket leder till en allvarlig nedgång i efterfrågan vid någon av flyglinjens ändpunkter.

- Begränsningar av antalet passagerare per flygning och antalet flygningar per lufttrafikföretag, vilket leder till en allvarlig nedgång i efterfrågan vid någon av flyglinjens ändpunkter.
- c) Begränsningar av flygbesättningens rörlighet och som avsevärt hindrar tillhandahållandet av lufttrafik till eller från de flygplatser som trafikeras, inbegripet plötsliga inreseförbud eller att besättningar oväntat blir strandade på grund av karantänåtgärder, såvida inte karantän kan undvikas genom ett negativt test, bevis på tillfrisknande eller bevis på vaccinering som erkänns av unionen.

Denna punkt ska tillämpas för den period då de restriktioner som avses i första stycket tillämpas och för ytterligare maximalt sex veckor, om inte annat följer av tredje och fjärde styckena. Om dessa restriktioner upphör att tillämpas mindre än sex veckor före utgången av en tidtabellsperiod ska dock denna punkt tillämpas på återstoden av sexveckorsperioden endast om ankomst- och avgångstiderna under den efterföljande tidtabellsperioden utnyttjas för samma flyglinjer.

Denna punkt ska endast tillämpas på ankomst- och avgångstider som utnyttjas för flyglinjer för vilka de redan utnyttjades före offentliggörandet av de restriktioner som avses i första stycket.

Denna punkt ska upphöra att tillämpas om det lufttrafikföretag som använder ankomst- och avgångstiderna i fråga överför dem till en flyglinje som inte påverkas av de restriktioner som avses i första stycket.

När en majoritet av medlemsstaterna, som företräder minst 50 % av unionens befolkning, tillämpar restriktioner som avses i första stycket, vilka avsevärt påverkar möjligheten till eller efterfrågan på resor, och leder till någon av de situationer som avses i första stycket a-c, får varje samordnare, till följd av ett enhälligt beslut av samordnarna på alla flygplatser samordnade på gemenskapsnivå att inte utnyttja ankomst- eller avgångstider är allmänt berättigat, och efter att ha underrättat kommissionen och medlemsstaterna, tillämpa denna punkt på alla ankomst- och avgångstider som innehas vid sådana flygplatser så länge gällande restriktioner tillämpas och i ytterligare maximalt sex veckor, förutsatt att dessa restriktioner påverkar ett betydande antal flyglinjer till eller från en flygplats i gemenskapen, och på så vis i stor utsträckning gör flygtrafiken i unionen olönsam eller leder till ojämlika konkurrensvillkor.

- 4b. Om det är motiverat att inte utnyttja en ankomst- eller avgångstid på grund av de restriktioner som avses i punkt 4 eller 4a ska samordnarna betrakta ankomst- eller avgångstiden som utnyttjad inom den berörda serien av ankomst- eller avgångstider.

- 4c. Lufttrafikföretag vars verksamhet hindras av restriktiva åtgärder som antagits enligt artikel 29 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget) eller artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), inbegripet de som är i kraft den ... [dag då denna ändringsförordning träder i kraft] och lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen och som förtecknas i bilaga A eller B till kommissionens förordning (EG) nr 474/2006* ska inte vara berättigade till att åberopa en motivering till att inte utnyttja ankomst- och avgångstider enligt punkterna 4 och 4a i den här artikeln.

Om sådana lufttrafikföretag har tillstånd att använda luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet lease*) från ett lufttrafikföretag vars verksamhet inte hindras av sådana restriktiva åtgärder och som inte omfattas av ett sådant verksamhetsförbud, får de dock genom undantag från första stycket åberopa en motivering till att inte utnyttja ankomst- och avgångstider enligt punkterna 4 och 4a, förutsatt att de säkerhetsbestämmelser som är tillämpliga i unionen följs.

- 4d. Samordnarna ska regelbundet utbyta bästa praxis om genomförandet av punkterna 4 och 4a i syfte att säkerställa en enhetlig och konsekvent tillämpning i hela unionen.

Samordnarna ska offentliggöra och regelbundet uppdatera förteckningen över destinationer för vilka punkterna 4 och 4a är tillämpliga.

* Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14).”

- d) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ ska kommissionen granska hur samordnaren på en flygplats som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde tillämpar punkterna 4 och 4a.”

4. Artikel 10a ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”Artikel 10a

Fördelning av ankomst- och avgångstider som svar på vissa krissituationer”.

b) Punkterna 1, 2 och 4 ska utgå.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Under perioden 30 oktober 2022–25 mars 2023 och vid tillämpning av artiklarna 8.2, 10.2, 10.4 och 14.6, första stycket, ska det lufttrafikföretag, om det på ett för samordnaren tillfredsställande sätt visar att det har utnyttjat serien av ankomst- och avgångstider enligt samordnarens anvisningar minst 75 % av tiden under den tidtabellsperiod för vilken serien beviljades, ha rätt till samma serie av ankomst- och avgångstider för nästa motsvarande tidtabellsperiod.”

d) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Om uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol tydligt visar att den veckovisa flygtrafiken under en period på två på varandra följande veckor har sjunkit till under 80 % av 2019 års nivåer för motsvarande veckor på grund av covid-19-krisen eller andra epidemiologiska situationer eller som en direkt effekt av Rysslands anfallskrig mot Ukraina, och att minskningen av flygtrafiken jämfört med nivån under motsvarande period 2019, på grundval av Eurocontrols trafikprognoser, sannolikt kommer att kvarstå, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra de procentvärden som anges i punkt 3 i den här artikeln och i artiklarna 8.2, 10.2, 10.4 och artikel 14.6 första stycket inom ett intervall mellan 0 % och 70 % för en tidtabellsperiod som infaller mellan den 30 oktober 2022 och den 28 oktober 2023. Det procentvärde som tillämpas ska stå i proportion till nivån på Eurocontrols prognoser om flygtrafik.

När kommissionen antar dessa delegerade akter ska den beakta samtliga följande faktorer:

- a) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol om trafiknivåer och trafikprognoser.
- b) Indikatorer rörande efterfrågan på lufttransport av passagerare och gods, inbegripet trender i fråga om förbokningar, flygbolagens planerade tidtabeller, flottstorlek, utnyttjande av flottan och belägningsfaktorer.

- c) Åtgärder som vidtas av offentliga myndigheter i samband med covid-19-krisen eller andra epidemiologiska situationer och som har en betydande effekt på flygtrafiknivåerna till eller från flygplatser i unionen, påtvingade omdirigeringar på grund av stängningar av luftrummet eller förbud för EU-lufttrafikföretag att flyga in i ett tredjelandets luftrum, med beaktande av råd från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet i dess informationsbulletin om konfliktzoner.
- d) Uppgifter från Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar och Världshälsoorganisationen om covid-19 eller andra epidemiologiska situationer som kännetecknas av en hög grad av smittsamhet som sannolikt kommer att orsaka en allvarlig nedgång i flygtrafiken.

För att lufttrafikföretagen ska kunna utarbeta tidtabeller före tidtabellsperioden ska kommissionen sträva efter att anta dessa delegerade akter enligt denna punkt före tidtabellsperiodens början, för att göra det möjligt för lufttrafikföretag att planera sina flygtidtabeller. Kommissionen får anta sådana akter under tidtabellsperioden vid oförutsedda händelser.”

e) Följande punkt ska införas:

”5a. Om kommissionen konstaterar att förstörelsen av infrastruktur och inverkan på levnadsvillkoren till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina innebär att det gradvisa återupptagandet av flygtrafiken mellan Ukraina och unionen kräver en lägre utnyttjandegrad för flyglinjer till och från Ukraina bemyndigas kommissionen att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra de procentvärden som fastställs i punkt 3 i den här artikeln och i artiklarna 8.2, 10.2, 10.4 och artikel 14.6 första stycket inom ett intervall på mellan 0 % och 70 % för ankomst- och avgångstider som utnyttjas på flyglinjer till eller från Ukraina för en tidtabellsperiod som infaller mellan den 30 oktober 2022 och den 28 oktober 2023.

När kommissionen antar dessa delegerade akter ska den beakta samtliga följande faktorer:

- a) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol om trafiknivåer och trafikprognoser för flyglinjer mellan unionen och Ukraina.
- b) Indikatorer rörande efterfrågan på lufttransport av passagerare och gods, inbegripet trender i fråga om förbokningar och flygbolagens planerade tidtabeller.
- c) Påtvingade omdirigeringar på grund av stängningar av luftrummet eller förbud för EU-lufttrafikföretag att flyga in i ett tredjelandets luftrum, med beaktande av råd från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet i dess informationsbulletin om konfliktzoner.”

f) Punkterna 6 och 7 ska ersättas med följande:

- ”6. Om covid-19-krisen, andra epidemiologiska situationer eller direkta konsekvenser av Rysslands anfallskrig mot Ukraina har långvariga effekter 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 en period då lättnader från reglerna om ankomst- och avgångstider tillämpas enligt punkterna 3, 5 eller 5a i denna artikel ska lufttrafikföretagen senast tre veckor före den planerade driftsdagen göra ankomst- och avgångstider som de inte avser att använda tillgängliga för samordnaren för omfördelning till andra lufttrafikföretag. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10.4 och 10.4a ska, om ett lufttrafikföretag underlåter att ställa fler än tre ankomst- och avgångstider i en serie till samordnarens förfogande i enlighet med denna punkt, det lufttrafikföretaget ha rätt till hela serien av ankomst- och avgångstider under nästa motsvarande tidtabellsperiod endast om hela serien av ankomst- och avgångstider har utnyttjats, eller om hela serien av ankomst- och avgångstider ska anses ha utnyttjats i enlighet med artikel 10.4b, av lufttrafikföretaget under minst 80 % av tiden, oavsett om artikel 8.2 och artikel 10.2 har ändrats genom den delegerade akt som avses i den här artikeln.”

5. Artikel 11.1 ska ersättas med följande:

”1. Utan att det påverkar tillämpningen av rätt att överklaga beslut enligt nationell rätt ska klagomål rörande tillämpningen av artiklarna 7.2, 8, 8a, 10, 10a.7, 14.1–14.4 och 14.6 lämnas till samordningskommittén. Kommittén ska behandla ärendet inom en månad från det att klagomålet lämnades in, och om möjligt lägga fram förslag för samordnaren om hur problemet kan lösas. Om någon lösning inte står att finna får den ansvariga medlemsstaten inom ytterligare två månader föreskriva att en branschorganisation för lufttrafikföretag eller flygplatser eller annan tredje part medlar i ärendet.”

6. 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 28 oktober 2023.”

7. Artikel 14.6 ska ersättas med följande:

”6. Om ett lufttrafikföretag inte kan uppnå den nyttjandegrad på 80 % som krävs enligt artikel 8.2, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10.4 och 10.4a, kan samordnaren, efter att ha hört lufttrafikföretaget, besluta att dra tillbaka den serie av ankomst- och avgångstider det är fråga om under återstående tidtabellsperiod och placera tiderna i reserven.

Om inga ankomst- och avgångstider har nyttjats efter en tid som motsvarar 20 % av seriens giltighetsperiod, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 10.4 och 10.4a, ska samordnaren, efter att ha hört lufttrafikföretaget, placera serien i reserven för återstoden av tidtabellsperioden.

När en samordnare, under perioden 30 oktober 2022–28 oktober 2023, 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 i fråga från lufttrafikföretaget under återstoden av tidtabellsperioden och placera dem i reserven, efter att ha hört lufttrafikföretaget i fråga.

När en samordnare, under perioden 30 oktober 2022–28 oktober 2023 och på grundval av information som samordnaren har tillgång till, fastställer att ett lufttrafikföretag som omfattas av restriktiva åtgärder som antagits enligt artikel 29 i EU-fördraget eller artikel 215 i EUF-fördraget, inklusive de som är i kraft den ... [dag då denna ändringsförordning träder i kraft] eller ett lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen och som förtecknas i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006 inte kan utnyttja ankomst- och avgångstider under en betydande del av tidtabellsperioden, ska samordnaren, efter att ha hört det berörda lufttrafikföretaget, dra tillbaka serien av ankomst- och avgångstider i fråga från det lufttrafikföretaget för återstoden av tidtabellsperioden och placera dem i reserven.

Om ett lufttrafikföretag har belagts med verksamhetsförbud i unionen och är förtecknat i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006, och har tillstånd att använda luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet lease*) från ett lufttrafikföretag vars verksamhet inte hindras av sådana restriktiva åtgärder och som inte omfattas av ett sådant verksamhetsförbud, ska fjärde stycket i denna punkt dock inte tillämpas på det lufttrafikföretagets ankomst- och avgångstider, förutsatt att de säkerhetsregler som gäller i unionen följs.”

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 Strasbourg

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
