



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 16 december 2020
(OR. en)

13806/20

**Interinstitutionellt ärende:
2020/0358 (COD)**

**AVIATION 234
COVID-19 58
CODEC 1365**

FÖLJENOT

| | |
|------------|---|
| från: | Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör |
| inkom den: | 16 december 2020 |
| till: | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd |

| | |
|----------------|---|
| Komm. dok. nr: | COM(2020) 818 final |
| Ärende: | Förslag till 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 gemenskapen på grund av covid-19-pandemin |

För delegationerna bifogas dokument – COM(2020) 818 final.

Bilaga: COM(2020) 818 final

Bryssel den 16.12.2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Förslag till

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 gemenskapen på grund av covid-19-pandemin

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2020) 341 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

I förordning (EEG) nr 95/93¹ (förordningen om ankomst- och avgångstider) fastställs reglerna för fördelning av ankomst- och avgångstider vid EU:s flygplatser. I artikel 10 finns en regel om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade, dvs. att lufttrafikföretag måste använda minst 80 % av sina tilldelade ankomst- och avgångstider inom en viss tidtabellsperiod (sommars eller vinter) för att behålla företräde till samma serie av ankomst- och avgångstider under nästa motsvarande tidtabellsperiod (så kallade hävdvunna eller historiska rättigheter).

På grund av nedgången i passagerarnas efterfrågan till följd av covid-19-pandemin har lufttrafikföretagen gjort stora ändringar i sina tidtabeller sedan den 1 mars 2020, vilket har lett till att utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser har sjunkit långt under det tröskelvärde på 80 % som föreskrivs i förordningen om ankomst- och avgångstider.

För att ta itu med detta antog Europeiska unionen den 30 mars 2020 en ändring av förordningen om ankomst- och avgångstider för att frånga regeln om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade för hela tidtabellsperioden för sommaren 2020, som löper ut den 24 oktober 2020. Ändringen gav också kommissionen befogenhet att förlänga den period som omfattas av undantaget genom att anta en eller flera delegerade akter. Den 14 oktober 2020 antog kommissionen en delegerad akt om förlängning av perioden för undantag från regeln om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade till slutet av tidtabellsperioden för vintern 2020/2021 till den 27 mars 2021.

Som väntat har nedgången i passagerarnas efterfrågan fortsatt under tidtabellsperioden för sommaren 2020. Enligt uppgifter från Eurocontrol började trafiknedgången inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) under vecka 11, med en minskning på 17 % jämfört med samma vecka 2019. Den snabba trafiknedgången fortsatte och ledde till en minskning med 59 % och 82 % jämfört med 2019 under veckorna 12 respektive 13. De lägsta siffrorna noterades under veckorna 15 och 16 (en minskning med 89 %). De genomsnittliga beläggingsfaktorerna bland ett urval av tio europeiska lufttrafikföretag minskade från 80 % vecka 9 till 26 % vecka 15. Lufttrafikföretagen flög mer sällan och dessutom underbokades de återstående flygningarna jämfört med 2019. Under vecka 23, då flygresor inom EU i stor utsträckning hade öppnats igen, återhämtade sig den genomsnittliga beläggingsfaktorn till 44 %. Under samma vecka 2019 var den genomsnittliga beläggingsfaktorn för samma flygbolag mellan 75 % (vecka 4) och 86 % (vecka 16). I mitten av november 2020 var nivån på flygtrafiken 65 % lägre än samma vecka 2019.

Eurocontrols senaste prognoser tyder på att flygtrafiken i februari 2021 förväntas bli endast hälften så stor som i februari 2020. Vad som kommer att hända efter det är osäkert, men det finns inga tecken på att efterfrågan under sommarperioden 2021 kommer att vara ens nära nivån före pandemin.

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.

Samtidigt bör det erinras om att syftet med regeln om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade, är att säkerställa att flygplatskapaciteten utnyttjas så effektivt som möjligt för att maximera nyttan för ett så stort antal användare som möjligt och göra det möjligt för passagerarna att dra nytta av fördelarna med konkurrensutsatta luftfartsmarknader och -förbindelser. Undantaget från regeln om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade har de facto underlättat situationen för lufttrafikföretag under den aktuella och aldrig tidigare skådade bristen på efterfrågan i kombination med begränsningar för flygresor, samtidigt som man har undvikit de negativa miljöeffekterna av tomma eller i stort sett tomma flygningar som endast genomförs i syfte att upprätthålla underliggande ankomst- och avgångstider. De negativa effekterna av en ytterligare förlängning av undantaget bör dock också beaktas. Effekten av det nuvarande undantaget är att konkurrensen fryses till 2019 års nivåer utan att det krävs att kapaciteten faktiskt utnyttjas effektivt, eftersom bestämmelserna i undantaget har visat sig vara otillräckliga för att säkerställa att andra lufttrafikföretag som kan bedriva trafik kan få nödvändiga ankomst- och avgångstider. För den period som börjar mer än ett år efter det att regeln om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade har avskaffats (1 februari 2020–27 mars 2021), som bevarar lufttrafikföretagens hävdvunna ankomst- och avgångstider för 2019 fram till slutet av tidtabellsperioden för vintern 2021/2022, är det dags att fastställa en väg för att återgå till en normal tillämpning av regeln om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade. Återgången till normal tillämpning bör inte vara plötslig för att undvika en destabilisering av luftfartsmarknaden till skada för lufttrafikföretag, förbindelser, EU:s konsumenter och miljön. Återgången till normal tillämpning av regeln bör ske i linje med framtida öknings av trafiknivåerna till 2019 års nivåer eller genom en stabilisering av flygtrafiken till en ny marknadssituation.

Det föreslås därför att en normal tillämpning av kraven på utnyttjande av ankomst- och avgångstider enligt förordningen om ankomst- och avgångstider ska tillämpas på nytt från början av tidtabellsperioden för sommaren 2021, men att procentsatserna bör fastställas till 40/60 i stället för 80/20. Det betyder att lufttrafikföretag skulle vara tvungna att trafikera 40 % av en viss serie av ankomst- och avgångstider för att de ska behålla prioritet för en viss serie av trafikerade ankomst- och avgångstider under följande likvärdiga tidtabellsperiod. Denna anpassning skulle på ett proportionellt sätt skydda historiska rättigheter under den kraftiga minskning av efterfrågan på flygresor som orsakats av covid-19-pandemin och bidra till att undvika miljökonsekvenserna av tomma eller i stort sett tomma flygningar som endast genomförs i syfte att bibehålla underliggande ankomst- och avgångstider. Anpassningen skulle också bidra till en effektivare användning av flygplatskapaciteten till förmån för passagerare och förbindelser.

Mot bakgrund av samlade erfarenheter innehåller detta förslag om lättnader från reglerna om ankomst- och avgångstider villkor för att säkerställa att perioden för lättnad förblir förenlig med en optimal användning av den knappa flygplatskapaciteten och även bidrar till att bevara konkurrensen, vilket ligger i passagerarnas intresse. Lättnaderna bör riktas till lufttrafikföretag som har för avsikt att utnyttja sina hävdvunna ankomst- och avgångstider så snart efterfrågan återhämtar sig tillräckligt och flygningarna återigen är ekonomiskt lönsamma. Därför bör serier av ankomst- och avgångstider som nyligen tilldelats ett lufttrafikföretag för första gången, dvs. tider som lufttrafikföretaget inte har rätt till på grund av att det erhållit hävdvunna rättigheter, inte omfattas av lättnaderna, eftersom dessa lufttrafikföretag skulle ha ansökt om sådana ytterligare ankomst- och avgångstider med vetskap om att efterfrågan på flygresor var låg på grund av covid-19-pandemin och att de underliggande serierna av tider är undantagna från den normala tillämpningen av regeln om att utnyttjade tider går förlorade. Lufttrafikföretag som för första gången erhåller sådana serier av ankomst- och avgångstider måste därför använda minst 80 % av sådana nytilldelade tider för att få prioritet under nästa

motsvarande tidtabellsperiod. Detta tillvägagångssätt motsvarar det frivilliga avtalet mellan flygplatser, lufttrafikföretag och samordnare av ankomst- och avgångstider om tillämpningen av det nuvarande undantaget från ankomst- och avgångstider för tidtabellsperioden som gäller vintern 2020/2021 och därefter².

Regeln om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade (dvs. kravet att använda minst 80 % av serien av ankomst- och avgångstider) bör också fortsätta att gälla vid byten av tider enligt artikel 8a.1 c, om utbytet åtföljs av någon ekonomisk eller annan ersättning. Syftet är att förhindra att det betalas ersättningar för det mervärde som lättnaden ger. Byten utan ekonomisk eller annan ersättning, som utförs för att exempelvis förbättra tidtabeller, skulle däremot inte stå i vägen för att lättnaden tillämpas på de berörda ankomst- och avgångstiderna. Detsamma skulle exempelvis gälla för ankomst- och avgångstider som överförts till följd av beslut av offentliga myndigheter enligt nationell konkurrenslagstiftning eller EU:s konkurrenslagstiftning (jfr artikel 8b i förordningen om ankomst- och avgångstider).

Förslaget innehåller en tidsfrist för lufttrafikföretag att återlämna oönskade ankomst- och avgångstider till samordnaren för att företaget ska kunna omfattas av lättnaden. En tidsfrist på tre veckor före det planerade driftsdatumet för ankomst- och avgångstiderna kommer att göra det möjligt för flygplatser och andra leverantörer av flygplatstjänster att få insyn i hur mycket kapacitet som krävs och vilken verksamhetsvolym som förväntas för att säkerställa att de kan ställa lämplig infrastruktur, utrustning och personal till förfogande. Tidsfristen gör det också möjligt för andra lufttrafikföretag att uppskatta vilken flygplatskapacitet som finns tillgänglig, om de skulle vilja använda den för att utföra flygningar. Ju tidigare ankomst- och avgångstiderna görs tillgängliga för omfördelning, desto mer sannolikt är det att andra lufttrafikföretag kommer att kunna använda dem. De regler som föreslås här omfattar både tillfällig omfördelning för perioden i fråga (utan att det lufttrafikföretag till vilket dessa ankomst- och avgångstider har omfördelats får hävdvunna rättigheter) eller permanent omfördelning, dvs. att det lufttrafikföretag som återlämnade ankomst- och avgångstiderna till reserven inte planerar att använda dem under nästa motsvarande tidtabellsperiod. I så fall bör lufttrafikföretag som använder minst fem av dessa ankomst- och avgångstider ges företräde framför andra sökande lufttrafikföretag och nytillträdande lufttrafikföretag, till hela den ursprungliga serien av ankomst- och avgångstider som lufttrafikföretag har frigjort till reserven.

Det är också nödvändigt att klargöra under vilka omständigheter samordnare kan dra tillbaka ankomst- och avgångstider från lufttrafikföretag. När en samordnare på grundval av tillgänglig information 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, bör ankomst- och avgångstiderna omedelbart återlämnas till reserven och göras tillgängliga för omfördelning till andra lufttrafikföretag, vilket medför förlust av de historiska rättigheterna till ankomst- och avgångstiderna för det flygbolag som lämnar flygplatsen.

På grundval av den information som för närvarande finns tillgänglig från Eurocontrol är det rimligt att anta att den nuvarande situationen, som kännetecknas av en exceptionell nedgång i efterfrågan, kommer att fortsätta åtminstone fram till början av tidtabellsperioden för

² Gemensamt avtal mellan flygbolag, flygplatser och samordnare av ankomst- och avgångstider om villkor som bör tillämpas på en förlängning av ett undantag från ankomst- och avgångstider för hela NW2020-perioden <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

sommaren 2021. Med tanke på osäkerheten är det också möjligt att perioden med exceptionellt låg efterfrågan kan pågå åtminstone fram till och med tidtabellsperioden för vintern 2024/2025, enligt prognoser från lufttrafikföretag och flygplatssammanslutningar, såsom ACI-Europe och Iata.

Under dessa omständigheter bör förordningen om ankomst- och avgångstider därför ändras för att ytterligare skydda lufttrafikföretagens hävdvunna rättigheter i de serier av ankomst- och avgångstider som inte har använts till den normala graden på 80 % under den period då luftfartsmarknaden har påverkats negativt av covid-19-pandemin. Lättnaderna från reglerna om ankomst- och avgångstider skulle förlängas för ytterligare en period, utöver den förlängning som föreskrivs i kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1477, och skulle således omfatta perioden 28 mars 2021–30 oktober 2021. Denna lättnad skulle minska utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider från 80 % till 40 %. Dessutom skulle ändringen ge kommissionen delegerade befogenheter att ytterligare förlänga lättnaderna från reglerna för ankomst- och avgångstider efter tidtabellsperioden för sommaren 2021 och även att ytterligare anpassa utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider på grundval av ett antal indikatorer, såsom faktiska och prognostiserade flygtrafikdata, beläggningsfaktorer och utnyttjandet av flottan. Kommissionen skulle vid behov anta delegerade akter för att justera utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider för varje tidtabellsperiod från vintern 2021/2022 fram till och inbegripet vintern 2024/2025.

Fördelningen av ankomst- och avgångstider äger rum i god tid före respektive tidtabellsperiod. Lufttrafikföretag, flygplatser och andra tjänsteleverantörer skulle därför i god tid behöva veta vilka regler som gäller för en viss tidtabellsperiod. Tidig kännedom uppmuntrar dem också att i ett tidigt skede återlämna ankomst- och avgångstider som de inte har för avsikt att använda till samordnaren. Därför bör kommissionen anta de relevanta delegerade akterna innan fördelningen av ankomst- och avgångstider har slutförts.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Förordningen om ankomst- och avgångstider ger lufttrafikföretagen lättnader från de regler för utnyttjande av ankomst- och avgångstider som för närvarande är problematiska för lufttrafikföretag på grund av covid-19-pandemin. Förordningen om ankomst- och avgångstider ger kommissionen befogenhet att anta delegerade akter som endast kan ändra den period under vilken det nuvarande undantaget gäller. Förlängda perioder av lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider leder till en snedvridning av konkurrensen, vilket påverkar passagerarförbindelser, sysselsättning och kvaliteten på arbetstillfällen inom luftfartssektorn och orsakar särskilda problem för flygplatser och tjänsteleverantörer. Samtidigt skulle en plötslig återgång till den normala regeln om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade riskera att orsaka ytterligare ekonomiska bördor för lufttrafikföretagen och skulle kunna få oavsiktliga negativa miljöeffekter om lufttrafikföretag utför tomma eller i stort sett tomma flygningar endast i syfte att upprätthålla de underliggande ankomst- och avgångstiderna. Förordningen om ankomst- och avgångstider bör därför ändras för att mildra effekterna av covid-19-pandemin, skapa rättslig säkerhet för lufttrafikföretag och upprätthålla enhetligheten i det europeiska systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

För att den inre marknaden för luftfart och tillhörande tjänster ska fungera effektivt krävs det att lufttrafikföretag och andra delar av luftfartssektorn, inbegripet flygplatser och andra tjänsteleverantörer, klarar sig ekonomiskt. De negativa ekonomiska konsekvenserna av covid-

19-pandemin äventyrar dessa aktörers ekonomi och har allvarliga negativa effekter på lufttransportsystemet och ekonomin som helhet. Ändringen av förordningen om ankomst- och avgångstider är därför av yttersta vikt. Ändringen är också förenlig med EU:s klimatpolitik eftersom den hindrar lufttrafikföretag från att genomföra tomma eller i stort sett tomma flygningar endast i syfte att upprätthålla de underliggande ankomst- och avgångstiderna.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORCIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Förslagets rättsliga grund är artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Artikeln utgör den rättsliga grunden för antagandet av all lämplig luftfartslagstiftning och fungerar som rättslig grund för förordningen om ankomst- och avgångstider och dess ändringar.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Målen med förslaget kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna, eftersom förordningen om ankomst- och avgångstider inte tillåter medlemsstaterna att kräva att samordnarna inför villkor för lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider och ändra utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider till följd av ändrade trafiknivåer. Dessa mål kan endast uppnås genom att unionen ändrar förordningen om ankomst- och avgångstider.

• Proportionalitetsprincipen

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet att mildra covid-19-pandemins ekonomiska konsekvenser vid tillämpningen av förordningen om ankomst- och avgångstider. I förslaget görs en avvägning mellan behovet av att bevilja flygbolag lättnader från reglerna om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade till följd av den låga efterfrågan på flygresor till följd av covid-19-pandemin och behovet av att återgå till en normal tillämpning av reglerna för fördelning av ankomst- och avgångstider i proportion till de flygtrafiknivåer som återhämtningen för med sig. Förslaget innehåller också ett antal konkurrensfrämjande åtgärder för att ta itu med vissa oavsiktliga negativa effekter av det nuvarande undantaget från ankomst- och avgångstider.

• Val av instrument

För att uppnå sitt syfte måste det rättsliga instrumentet ha direkt och allmän giltighet, på samma sätt som förordningen om ankomst- och avgångstider. Det lämpliga rättsliga instrumentet är därför en förordning.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

• Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning

Enligt artikel 10a.4 i förordningen om ankomst- och avgångstider, ändrad genom förordning (EU) 2020/459, skulle kommissionen senast den 15 september 2020 lägga fram en sammanfattande rapport om flygtrafiksituationen för Europaparlamentet och rådet. För att samla in information har kommissionens avdelningar haft regelbunden kontakt med lufttrafikföretag, flygplatser, samordnare av ankomst- och avgångstider samt deras

sammanslutningar för att övervaka den föränderliga flygtrafiksituationen, bedöma covid-19-pandemins inverkan på efterfrågan på lufttransporter och nivån på flygtrafiken och fastställa hur effektivt undantaget från ankomst- och avgångstider är. I den rapport som offentliggjordes den 14 september 2020 bedöms genomförandet av undantaget från ankomst- och avgångstider och identifieras vissa brister. En utvärdering enligt reglerna om bättre lagstiftning genomfördes inte på grund av att det med tanke på de ihållande konsekvenserna av covid-19-pandemin för flygtrafiken brådskar med att anta regler som ger lufttrafikföretagen tillräcklig lättnad från regeln om att outnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade.

- **Samråd med berörda parter**

Med tanke på ärendets brådskande karaktär har något formellt samråd med berörda parter inte genomförts. Kommissionen offentliggjorde en färdplan för återkoppling och ett offentligt samråd på webbplatsen för bättre lagstiftning, som berörda parter kunde svara på den 1–28 september 2020. På grund av ärendets brådskande natur förkortades samrådet från de vanliga 12 veckorna till 4 veckor. Ett riktat samråd och begäranden om uppgifter inleddes också under samma tidsperiod.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Som det förklarats var det inte möjligt att inhämta sakkunskap under en längre tid på grund av situationens brådskande karaktär. Kommissionen har dock dragit nytta av de erfarenheter som gjorts genom tillämpningen av och ändringarna av förordningen om ankomst- och avgångstider, som också omfattade samråd med experter.

- **Konsekvensbedömning**

På grund av situationens brådskande karaktär har en konsekvensbedömning enligt bestämmelserna om bättre lagstiftning inte genomförts. Förslaget åtföljs av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar. Den redogör för konsekvenserna av att tillämpa regeln om att outnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade under covid-19-pandemin, information om tillämpningen av undantaget från ankomst- och avgångstider sedan dess ikraftträdande och en beskrivning av de brister som har uppstått på luftfartsmarknaden. Dessutom diskuteras utfasningen av lättnaderna från reglerna om ankomst- och avgångstider som skulle kopplas till flygtrafikens gradvisa återhämtning. Den redogör för en föredragen väg framåt för att komma till rätta med bristerna och bedömer dess sannolika konsekvenser.

- **Grundläggande rättigheter**

Ej tillämpligt.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Ej tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen bör fortsätta att följa hur covid-19-pandemin utvecklas och hur den inverkar på luftfarten. På samma sätt som i förordning (EU) 2020/459 bör kommissionen ges befogenhet att anta en delegerad akt som förlänger de tidsperioder som berörs av åtgärden samt att vid behov anpassa miniminyttjandekravet.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

En ny tillfällig definition av ”nyttillträdande lufttrafikföretag” läggs till i artikel 2 i förordningen om ankomst- och avgångstider för att göra det möjligt för fler lufttrafikföretag att kvalificera sig som nyttillträdande lufttrafikföretag och få ankomst- och avgångstider från reserven, vilket möjliggör ökad konkurrens på flygplatserna mot bakgrund av den minskade utnyttjandegraden som gör det lättare för etablerade lufttrafikföretag vid flygplatsen att behålla sina ankomst- och avgångstider.

Dessutom läggs en ny definition av ”samordningsparametrar för covid-19” till och punkt 6a införs i artikel 8 för att omfatta möjligheten att särskilda sanitära åtgärder vid en flygplats till följd av covid-19-pandemin kan minska den tillgängliga kapaciteten vid den flygplatsen, vilket innebär att inte alla ankomst- och avgångstider kan användas vid de tidpunkter för vilka de har tilldelats. Samordnarna bör kunna omprogrammera eller annullera tilldelade eller begärda ankomst- och avgångstider som inte kan tillmötesgå efter att ha diskuterat detta med berörda lufttrafikföretag. Sammanslutningar för lufttrafikföretag, flygplatser och samordnare av ankomst- och avgångstider har diskuterat hur man bäst kan hantera dessa situationer med beaktande av de olika affärsintressena. Samordnarna bör beakta dessa bästa metoder i form av branschriktlinjer eller lokala regler om de är förenliga med principerna om öppenhet och icke-diskriminering och inte äventyrar samordnarnas oberoende.

Om ankomst- och avgångstider under en given tidtabellsperiod har gjorts tillgängliga av lufttrafikföretag som har historiska rättigheter till de berörda serierna av tider, är det sannolikt att lufttrafikföretag som har utnyttjat sådana ankomst- och avgångstider bidrar till ett effektivt utnyttjande av relevanta tider under efterföljande tidtabellsperioder. Därför läggs en ny punkt 2a till i artikel 8, som ger dessa lufttrafikföretag företräde vid tilldelningen av serierna i fråga under nästa motsvarande tidtabellsperiod, förutsatt att det lufttrafikföretag som ursprungligen innehade historiska rättigheter till den berörda serien inte begär dem och att det begärande lufttrafikföretaget har använt fem av de ankomst- och avgångstider som ingår i serien. För att undvika en fragmentering av flygplatsernas kapacitet och tidtabeller bör det lufttrafikföretag som får företräde tilldelas hela serien till vilken de ankomst- och avgångstider som används tillhör. Om fler än ett lufttrafikföretag har använt ankomst- och avgångstider i samma serie ska företräde ges åt det lufttrafikföretag som har använt det större antalet ankomst- och avgångstider.

Ett nytt led e läggs till i artikel 10.4 för att hantera en situation där passagerarnas förmåga att flyga på vissa rutter påverkas avsevärt av åtgärder som antagits av offentliga myndigheter för att begränsa spridningen av covid-19-pandemin (t.ex. begränsningar av trafikrättigheter och för passagerare och/eller besättningar, gränsstängningar) efter slutförandet av processen för tilldelning av ankomst- och avgångstider för en kommande period. I dessa fall kan lufttrafikföretagen befrias från tillämpningen av regeln om att outnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade (i dess ändrade lydelse). Denna fördel är dock begränsad för att undvika oavsiktliga effekter (för närmare uppgifter se de fyra nya styckena som lagts till artikel 10.4).

Artikel 10a ändras på flera sätt. Perioden för det nuvarande undantaget i artikel 10a (som antogs genom förordning (EU) 2020/459 i mars 2020) förlängdes till och med den 27 mars 2021 genom delegerad förordning (EU) 2020/1477 som antogs den 14 oktober 2020. Under denna period måste samordnarna, för bedömning av företrädesrätten, beakta att ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 1 mars 2020–27 mars 2021 har använts av det lufttrafikföretag som de ursprungligen hade tilldelats. En ytterligare lättnadsperiod bibehålls

för ankomst- och avgångstider som används mellan EU och Kina eller mellan EU och Hongkong (från och med den 23 januari 2020).

I förslaget till en ny punkt 2a i artikel 10a föreskrivs att för en serie av ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 28 mars 2021–30 oktober 2021 ska lufttrafikföretag ha rätt till samma serie av ankomst- och avgångstider under nästa likvärdiga tidtabellsperiod, om de har använt 40 % av ankomst- och avgångstiderna i den serien.

Genom led a i en ny punkt 3a i artikel 10a begränsas tillämpningsområdet för lättnader från ankomst- och avgångstider som tilldelas enligt artikel 10.2 i förordningen om ankomst- och avgångstider. Ankomst- och avgångstider som utgör en serie och som nyligen tilldelats för respektive tidtabellsperiod föreslås inte vara berättigade till lättnad och måste användas i enlighet med utnyttjandegraden på 80 % för det lufttrafikföretag som utför flygningen för att ha rätt till samma serie under nästa motsvarande tidtabellsperiod.

Enligt artikel 10a.3a b gäller lättnaden inte de ankomst- och avgångstider som har utbyttts åtföljt av ekonomisk eller annan ersättning. Detta är viktigt för att säkerställa att lättnadens värde inte ingår i någon andrahandshandel eller uthyrning av ankomst- och avgångstider till ett annat lufttrafikföretag. Denna bestämmelse har ingen retroaktiv verkan, det vill säga ankomst- och avgångstider som handlats och drivits av det lufttrafikföretag som inköpt tiderna med verkan från den föregående likvärdiga tidtabellsperioden (eller tidigare) omfattas av lättnaden.

En ny punkt 7 införs i artikel 10a så att ett lufttrafikföretag som inte avser att utnyttja en ankomst- och avgångstid under perioden för lättnader från ankomst- och avgångstider ska göra den tillgänglig för tillfällig omfördelning till andra lufttrafikföretag senast tre veckor före det datum då ankomst- och avgångstiden beräknas börja användas. Syftet är att hjälpa andra lufttrafikföretag som kan vilja använda sådana ankomst- och avgångstider på ad hoc-basis. Dessa andra lufttrafikföretag bör ha tillräckligt med tid för att planera sin verksamhet och även för att se till att passagerare, flygplatser och leverantörer av flygplatstjänster i förväg informeras om lufttrafikföretagets planerade verksamhet.

Enligt artikel 10a.4 får kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att ytterligare förlänga den period under vilken lättnaden gäller, om covid-19-pandemin inte har lösts och fortsätter att ha en negativ inverkan på lufttransportsektorn, inbegripet för historiska hävdvunna rättigheter. Kommissionen har också befogenhet att ändra utnyttjandegraden i takt med att trafiknivåerna utvecklas. Med tanke på hur snabbt utbrottet sprids bör delegerade akter antas genom skyndsamt förfarande.

Ett nytt stycke läggs till i artikel 14.5 där det föreskrivs ett system med sanktioner och åtgärder om den nya punkten 7 i artikel 10a inte följs.

Ett nytt led c i artikel 14.6 gör det möjligt för samordnaren att vidta åtgärder och dra tillbaka ankomst- och avgångstider när ett lufttrafikföretag upphör med verksamheten vid den flygplatsen. I sådana fall kan samordnaren dra tillbaka ankomst- och avgångstiderna omedelbart för återstoden av tidtabellsperioden utan att behöva vänta till slutet av den perioden och göra ankomst- och avgångstiderna tillgängliga för omfördelning så snabbt som möjligt.

Förslag till

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 gemenskapen på grund 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,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁴,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Covid-19-pandemin 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 pandemin. Pandemin har påverkat lufttrafikföretag på ett skadligt sätt sedan den 1 mars 2020, och den kommer sannolikt att fortsätta ha en negativ inverkan på lufttrafikföretagen till och med vintern 2024/2025.
- (2) Dessa omständigheter ligger utanför lufttrafikföretagens kontroll och har föranlett dem att frivilligt eller ofrivilligt ställa in lufttrafiken som ett svar på dessa omständigheter. Frivilligt inställd lufttrafik i synnerhet skyddar lufttrafikföretagens ekonomi medan den samtidigt 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) Mot bakgrund av antalet kända förbokningar, Eurocontrols prognoser och epidemiologiska prognoser är det inte möjligt att förutsäga när perioden med kraftigt minskad efterfrågan till följd av covid-19-pandemin 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

³ EUT C , , s. .

⁴ EUT C , , s. .

datum bygger på ett antal okända faktorer, såsom tillgången till ett 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 95/93⁵ inte automatiskt förlora det företräde till serier av ankomst- och avgångstider som anges i artikel 8.2 och artikel 10.2 som de annars skulle ha. Särskilda regler bör fastställas för detta ändamål.

- (5) Dessa regler bör samtidigt ta itu med eventuella negativa effekter på konkurrensen mellan lufttrafikföretag. I synnerhet bör man se till att lufttrafikföretag som är beredda att tillhandahålla tjänster får möjlighet att utnyttja outnyttjad kapacitet med utsikter att bibehålla sådana ankomst- och avgångstider på lång sikt. Detta bör upprätthålla lufttrafikföretagens incitament att utnyttja flygplatskapaciteten, vilket i sin tur skulle gynna konsumenterna.
- (6) Det är därför nödvändigt att, i enlighet med dessa principer och för en begränsad tidsperiod, fastställa på vilka villkor lufttrafikföretag fortsätter att ha rätt till serier av ankomst- och avgångstider enligt artiklarna 8.2 och 10.2, och att fastställa krav för berörda lufttrafikföretag att frigöra outnyttjad kapacitet.
- (7) Definitionen av begreppet ”nyttillträdande lufttrafikföretag” bör anpassas för den berörda perioden för att öka antalet lufttrafikföretag som kan betraktas som nyttillträdande lufttrafikföretag, vilket ger fler lufttrafikföretag som så önskar möjlighet att etablera och utvidga sin verksamhet. Samtidigt är det nödvändigt att begränsa motsvarande privilegier endast till verkliga nyttillträdande lufttrafikföretag genom att utesluta lufttrafikföretag som, tillsammans med eventuella moderbolag eller egna dotterbolag eller dotterbolag till moderbolaget, 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 det i systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider beaktas 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 artikel 8.2 och artikel 10.2, 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 artikel 8.2 och artikel 10.2 inte begär 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 ges befogenhet att anpassa tidsplaneringen för ankomst- och avgångstider som tilldelats lufttrafikföretag enligt artikel 8 eller annullera dessa ankomst- och avgångstider för den tidtabellsperiod under vilken de särskilda sanitära åtgärderna mot covid-19 är tillämpliga.
- (10) De negativa konsekvenserna av offentliga myndigheters eventuella åtgärder som begränsar möjligheten att resa med mycket kort varsel kan inte tillskrivas lufttrafikföretagen och bör därför mildras. Lufttrafikföretag bör därför inte bestraffas för underlåtenhet att använda ankomst- och avgångstider om detta beror på sådana

⁵ 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.

begränsande åtgärder som ännu inte hade offentliggjorts när ankomst- och avgångstiderna tilldelades. Under sådana omständigheter bör lufttrafikföretag fortsätta att ha rätt till sådana serier under nästa motsvarande tidtabellsperiod. Sådana åtgärder kan till exempel omfatta strikta begränsningar från myndigheter i samband med covid-19, vilket påverkar det högsta tillåtna antalet ankommande eller avresande passagerare på en specifik flygning eller via en viss flygplats, eller åtgärder som gör det praktiskt eller tekniskt omöjligt att driva en flygtjänst på grund av införandet av begränsningar för flygbesättningens rörelser eller tillgången till tjänster som är väsentliga för att direkt stödja driften av en flygtjänst. Särskild lättnad från verkningarna av införandet av sådana åtgärder bör begränsas till högst två på varandra följande tidtabellsperioder.

- (11) Lufttrafikföretag bör i nödvändig utsträckning ges lättnader från kraven på utnyttjande av ankomst- och avgångstider, som är relevanta för rätten till ankomst- och avgångstider under den efterföljande motsvarande tidtabellsperioden, under perioder där efterfrågan påverkas avsevärt på grund av covid-19-pandemin. Detta bör göra det möjligt för dem att utöka tjänsterna när omständigheterna så tillåter. Den lägre minimiutnyttjandegraden som fastställts för detta ändamål bör ta hänsyn till de aktuella utsikterna för flygtrafiken (som ligger på 50 % av 2019 års trafiknivåer), osäkerheten kring covid-19-pandemin och hur konsumenternas förtroende och trafiknivåerna återhämtar sig. Med tanke på att trafikvolymen kommer att öka igen bör det dock vara möjligt att ändra minimiutnyttjandegraden genom delegerade akter. Lufttrafikföretag och samordnare bör ges möjlighet att i god tid göra nödvändiga förberedelser, med tanke på de villkor som ska gälla för driften av ankomst- och avgångstider under en given tidtabellsperiod. Kommissionen bör därför sträva efter att anta den delegerade akten så snart som möjligt och bör under alla omständigheter anta sådana akter före den tidsfrist för återlämnande av ankomst- och avgångstider som fastställs i artikel 10.3.
- (12) För att minimera inträdeshinder och förhindra att lättnaderna från de allmänna kraven för utnyttjande av ankomst- och avgångstider inverkar negativt på lufttrafikföretagens konkurrensställning utöver vad som är motiverat, bör tillämpningen av lättnaden begränsas till de ankomst- och avgångstider som lufttrafikföretaget tidigare har utövat på de berörda flygplatserna. På samma sätt bör lättnaden inte tillämpas på ankomst- och avgångstider som har bytts som en del av ett kommersiellt avtal som gett upphov till ekonomisk eller annan ersättning mellan lufttrafikföretag som inte ingår i samma grupp.
- (13) I syfte att, där så är nödvändigt och motiverat, reagera flexibelt på de utmaningar som lufttransportsektorn står inför till följd av covid-19-pandemin, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller förlängning av tillämpningsperioden för den lättnad från regeln om utnyttjande av ankomst- och avgångstider som föreskrivs i denna förordning. 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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016⁶. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas

⁶ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (14) Flygplatser, leverantörer av flygplatstjänster och lufttrafikföretag måste ha en överblick över den tillgängliga kapaciteten för att kunna planera på lämpligt sätt. Lufttrafikföretagen bör så tidigt 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. Företagen bör bli föremål för lämpliga sanktioner eller likvärdiga åtgärder vid bristande efterlevnad.
- (15) Om en samordnare är övertygad 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.
- (16) Med beaktande av den brådska som följer av de extraordinära förhållandena i samband med covid-19-pandemin som motiverar de åtgärder som fastställts i denna förordning, 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.
- (17) Med beaktande av den brådska som följer av de exceptionella omständigheter i samband med covid-19-pandemin som motiverar de föreslagna åtgärderna, anses det lämpligt att föreskriva ett omedelbart ikraftträdande av denna förordning.

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 som led b):

”b) under den period som avses i artikel 10a.2a 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 inom Europeiska 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, 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 sina 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 nyttillträdande lufttrafikföretag vid den flygplatsen.”

b) Led m ska ersättas med följande:

”m) ”samordningsparametrar”: den kapacitet, uttryckt i operativa termer, som under en samordningsperiod står till förfogande för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid en

flygplats, med beaktande av alla tekniska, driftsmässiga och miljömässiga faktorer som påverkar flygplatsinfrastrukturens och dess olika undersystems prestanda.”.

c) Följande led ska införas som led n:

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

2) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas som punkt 2a:

”2a. Under den period som avses i artikel 10a.2a ska en serie ankomst- och avgångstider som återlämnas till ankomst- och avgångstidsreserven i enlighet med artikel 8.1 i slutet av tidtabellsperioden (nedan kallad *referenstidtabellsperioden*) på begäran för nästa likvärdiga tidtabellsperiod tilldelas ett lufttrafikföretag som har använt minst fem ankomst- och avgångstider i serien i fråga efter tillämpning av artikel 10a.7 under referenstidtabellsperioden.

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

b) Följande punkt ska införas som punkt 6a:

”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.2a eller annullera dem efter att ha hört det berörda lufttrafikföretaget. I detta sammanhang ska samordnaren beakta de ytterligare regler och riktlinjer som avses i artikel 8.5, på de villkor som anges där.”.

3) Artikel 10.4 ska ändras på följande sätt:

a) Led d ska ersättas med följande:

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

b) Följande led ska läggas till som led e:

”e) Under den period som avses i artikel 10a.2a, införandet av åtgärder av offentliga myndigheter, efter den 31 januari för följande sommarsäsong eller efter den 31 augusti för följande vintersäsong, för att ta itu med spridningen av covid-19-pandemin vid ena slutpunkten för en flyglinje 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 och att åtgärderna leder till något av följande:

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

– Ett allvarligt hinder för passagerarnas möjlighet att resa med något lufttrafikföretag på denna direktförbindelse under en väsentlig del av den relevanta tidtabellsperioden.”

c) Följande stycken ska läggas till:

”Första stycket led e ska tillämpas inom den period under vilken de åtgärder som avses i det stycket tillämpas och under ytterligare sex veckor, inom de gränser som anges i tredje, fjärde

och femte styckena. Om den åtgärd 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 linje.

Första stycket led e ska endast tillämpas på ankomst- och avgångstider som används för linjer för vilka de redan användes före offentliggörandet av de åtgärder som avses i led e.

Första stycket led e ska upphöra att gälla om lufttrafikföretaget, som använder ankomst- och avgångstiderna i fråga, byter till en linje som inte påverkas av de offentliga myndigheternas åtgärder.

Första stycket led e ska tillämpas under högst två på varandra följande tidtabellsperioder.”

4) Artikel 10a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Vid tillämpning av artikel 8.2 och artikel 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.”

b) Följande punkt ska införas som punkt 2a:

”2a. För perioden 28 mars 2021–30 oktober 2021 och vid tillämpning av artikel 8.2 och artikel 10.2 ska lufttrafikföretaget, om lufttrafikföretaget på ett för samordnaren tillfredsställande sätt visar att serien av ankomst- och avgångstider enligt samordnarens anvisningar har använts av lufttrafikföretaget under minst 40 % av tiden under den tidtabellsperiod för vilken det tilldelats, ha rätt till samma serie av ankomst- och avgångstider för nästa motsvarande tidtabellsperiod.

För den period som avses i första stycket ska de procentvärden som avses i artikel 10.4 och 14.6.a vara 40 %.”

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. När det gäller ankomst- och avgångstider som infaller mellan den 9 april 2020 och den 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.”

d) Följande punkt ska införas som punkt 3a:

”3a. Punkt 2a ska inte gälla

a) för en serie av ankomst- och avgångstider som tilldelats ett lufttrafikföretag för en given tidtabellsperiod, om lufttrafikföretaget inte hade tilldelats samma serie av ankomst- och avgångstider för den föregående motsvarande tidtabellsperioden,

b) för en serie ankomst- och avgångstider som från och med tidtabellsperioden i fråga har bytts ut mellan lufttrafikföretag i enlighet med artikel 8a.1 c och där utbytet har omfattat ekonomisk ersättning eller någon annan form av kompensation.”

e) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. 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- pandemin, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra den period som anges i punkt 2a i enlighet därmed.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra de procentvärden som avses i punkt 2a i denna artikel inom intervallet 0–80 %. I detta syfte ska kommissionen överväga ändringar som har gjorts sedan ikraftträdandet av förordning (EU) [2021/XXX hänvisning till denna förordning], med beaktande av följande:

- a) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol om trafiknivåer och trafikprognoser.
- b) Utvecklingen av flygtrafikens trender under tidtabellsperioderna, även med beaktande av den utveckling som observerats sedan covid-19-pandemins början.
- c) Indikatorer för 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 24 januari för följande tidtabellsperiod för sommaren och senast den 24 augusti för följande tidtabellsperiod för vintern.”.

f) Punkt 5 ska utgå.

g) Följande punkt ska läggas till som punkt 7:

”7. Under den period som avses i punkt 2a ska lufttrafikföretagen senast tre veckor före driftsdagen göra ankomst- och avgångstider som de inte avser använda tillgängliga för samordnaren för omfördelning till andra lufttrafikföretag.”.

5) Artikel 12a.2 ska ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10a ska ges till kommissionen till och med den 24 augusti 2024.”.

6) Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 5 ska följande stycke läggas till:

”Medlemsstaterna ska fastställa och tillämpa effektiva, avskräckande och proportionella sanktioner eller likvärdiga åtgärder om ett lufttrafikföretag upprepade gånger och avsiktligt underlåter att följa artikel 10a.7. Sådana sanktioner och åtgärder ska omfatta möjligheten att dra in förmånen enligt artikel 10a.2a, om det är motiverat i det enskilda fallet.”.

b) I punkt 6 ska följande led läggas till som led c: ”c) Under den period som avses i artikel 10a.2a ska samordnaren, när samordnaren på grundval av den information som han eller hon 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, 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