



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 29. april 2020
(OR. en)

7576/20

Interinstitutionel sag:
2020/0042(COD)

AVIATION 52
CODEC 307

FØLGESKRIVELSE

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	29. april 2020
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2020) 178 final
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet i lyset af covid-19-pandemien

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2020) 178 final.

Bilag: COM(2020) 178 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 29.4.2020
COM(2020) 178 final

2020/0069 (COD)

SENSITIVE* : *Limited to Cabinets
until adoption*

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles
regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet i lyset af covid-19-pandemien**

(EØS-relevant tekst)

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Covid-19-pandemien forårsager en betydelig økonomisk tilbagegang som følge af det markante fald i efterspørgslen og de offentlige foranstaltninger, der blev truffet for at inddæmme den. Dens alvorlige følger mærkes i Den Europæiske Union såvel som i resten af verden. Rækkevidden vil afhænge dels af covid-19-pandemiens varighed og dels af de hjælpe- og genopretningsforanstaltninger, der træffes på EU-niveau og på nationalt niveau. Her ses der nærmere på pandemiens hidtil usete konsekvenser for luftfartssektoren. Luftfartssektorens likviditetskriser kan udmønte sig i insolvens i løbet af få måneder, medmindre der gribes ind.

Luftfartssektoren har strategisk betydning for Den Europæiske Union og bidrager på afgørende vis til Unionens samlede økonomi og beskæftigelse. I 2016 tegnede luftfarten sig eksempelvis for 9,4 mio. arbejdspladser i Unionen og bidrog med mere end 624 mia. EUR til Unionens BNP. Luftfarten har også stor betydning for SMV'er og turismen¹. Hver gang, der bruges 1 EUR i luftfartssektoren, genereres der 3 EUR i samfundsøkonomien, og for hver ny arbejdsplads, der oprettes inden for luftfart, skabes der tre yderligere arbejdspladser andetsteds².

I lyset af luftfartssektorens betydelige bidrag til den økonomiske vækst og beskæftigelsen kan covid-19-pandemiens konsekvenser for denne sektor få mere vidtrækkende konsekvenser for hele Unionens økonomi og for forbindelsesmuligheder, handel, rimelige transportpriser og udvalget af rejsemuligheder, og disse vil kunne mærkes i en lang periode fremover.

En lavere efterspørgsel, lukkede grænser og midlertidige restriktioner på luftfartsforbindelser dels inden for Unionen og dels mellem Unionen og store internationale markeder er ensbetydende med, at passagertrafikken ad luftvejen sandsynligvis vil aftage yderligere i betydelig grad. I begyndelsen af april måned udgjorde nedgangen i antallet af flyvninger i det samlede europæiske net mere end 90 % sammenlignet med samme periode i 2019³. I marts måned oversteg antallet af annullerede flybilletter antallet af nye billetreservationer med ca. 4,5 mio. alene for flyvninger inden for Unionen⁴. Rejseefterspørgslen for passagerer for hele 2020 forventes at ligge 35-46 % lavere end niveauet i 2019⁵.

Virkningen af denne pandemi må afbødes med en ambitiøs og koordineret politisk reaktion. Da luftfartens bidrag til EU-økonomiens samlede resultater og tilstedeværelsen på de globale markeder har så stor betydning, er det afgørende, at Unionen træffer foranstaltninger for at støtte Unionens luftfartssektor. Hensigten med denne forordning er at ændre en række bestemmelser i den eksisterende luftfartsrelaterede lovgivning midlertidigt for at gøre det lettere for Kommissionen og nationale myndigheder at tage hånd om en række af covid-19-pandemiens negative konsekvenser og afbøde virkningerne for luftfartssektoren, så længe krisen varer ved. Disse midlertidige foranstaltninger omfatter følgende: 1) en ændring af licensreglerne for luftfartsselskaber i tilfælde af, at covid-19-pandemien forårsager finansielle problemer, 2) en forenkling af de procedurer, der anvendes til at pålægge begrænsninger af trafikrettigheder, 3) et grundlag for en mere effektiv tildeling af kontrakter om ground handling og 4) en mulighed for at forlænge kontrakter om ground handling indtil den 31. december 2021.

¹ Kilde: ATAG – Aviation benefits beyond borders 2018.

² Kilde: ACI.

³ Kilde: Eurocontrol.

⁴ Kilde: Global Distribution Systems.

⁵ Kilde: ACI/IATA.

1.1. Ændring af licensreglerne for luftfartsselskaber i henhold til forordning (EF) nr. 1008/2008⁶

I medfør af forordning (EF) nr. 1008/2008 skal medlemsstaterne suspendere eller tilbagekalde licensen fra luftfartsselskaber, hvis det ikke er godtgjort, at disse kan opfylde deres faktiske eller potentielle forpligtelser i en tolv måneders periode. Myndighederne kan alternativt tildele sådanne luftfartsselskaber en midlertidig licens. Hensigten med en midlertidig licens er at give luftfartsselskabet mulighed for at omstrukturere og videreføre sine aktiviteter, forudsat at sikkerheden ikke bringes i fare. Erfaringen har imidlertid vist, at denne foranstaltning samtidig sender et meget negativt signal til markedet om et luftfartsselskabs overlevelsesmuligheder, hvilket efterfølgende forværrer dets økonomiske problemer, især hvad angår pengestrømmen. Sandsynligvis vil mange luftfartsselskaber, der før krisen fremstod som finansielt solide, ende i en situation, hvor deres likviditetsproblemer fører til, at deres licens i henhold til reglerne skal suspenderes, tilbagekaldes eller erstattes af en midlertidig licens. I lyset af den aktuelle krise kan dette skabe en unødvendig administrativ byrde uden en klar økonomisk eller sikkerhedsmæssig fordel.

Det foreslås derfor at suspendere denne formelle pligt for medlemsstaterne midlertidigt, forudsat at der ikke er nogen sikkerhedsrisiko, og samtidig opretholde medlemsstaternes pligt til at overvåge deres luftfartsselskabers økonomiske formåen, således at passagererne beskyttes mod uberettigede sikkerhedsrisici, og evne til at forelægge relevante oplysninger for sikkerhedsmyndighederne.

1.2. Ændring af bestemmelserne om nødforanstaltninger i henhold til forordning (EF) nr. 1008/2008

Ifølge artikel 21 i forordning (EF) nr. 1008/2008 kan en medlemsstat nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder for at løse et pludseligt opstået kortvarigt problem, der skyldes uforudseelige og uafvendelige forhold. For at sikre, at en sådan foranstaltning overholder principperne om proportionalitet og gennemsækelighed og bygger på objektive og ikke-diskriminerende kriterier, bør Kommissionen og de øvrige medlemsstater straks underrettes herom sammen med en passende begrundelse. Endvidere gælder det, at hvis de problemer, der nødvendiggør foranstaltningerne, fortsat gør sig gældende i mere end 14 dage, skal medlemsstaten underrette Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom, og medlemsstaten kan efter aftale med Kommissionen forlænge foranstaltningerne i flere perioder på indtil 14 dage hver.

Kommissionens samtykke for en anden 14-dagesperiode og i princippet for hver efterfølgende 14-dagesperiode gives i form af en afgørelse fra Kommissionen. Denne bestemmelse var udformet til at tage højde for situationer af kort varighed, og erfaringen viser allerede, at den er uhensigtsmæssig i relation til covid-19-pandemien, som må forventes at vare flere måneder, og påfører Kommissionen og medlemsstaterne en unødvendig administrativ byrde. Artikel 21, der finder anvendelse på et "kortvarigt problem", er åbenlyst uhensigtsmæssig i forhold til den aktuelle krise.

Derfor er der behov for en midlertidig undtagelse fra procedurekravene i artikel 21. Med undtagelsen præciseres det, at medlemsstaterne midlertidigt må opretholde en nødforanstaltning, som er begrundet og afpasset efter omstændighederne, i en periode, der er længere end 14 dage, men som er begrænset til varigheden af de folkesundhedsmæssige risici, der tydeligvis er knyttet til covid-19-pandemien. På anmodning af en eller flere involverede medlemsstater eller på eget initiativ kan Kommissionen suspendere foranstaltningerne, hvis de ikke opfylder kravene i artikel 21, stk. 1, eller hvis de på anden måde er i modstrid med EU-retten. Medlemsstaterne pålægges til dette formål at underrette Kommissionen om ændringer af deres nødforanstaltninger med hensyn til varighed og omfang.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning) (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

1.3. Forlængelse af den periode, hvori leverandører af ground handling-ydelser må operere i EU-lufthavne i henhold til direktiv 96/67/EF⁷

For at kunne håndtere den hidtil uset bratte nedgang i aktivitetsniveauet og hjælpe ground handling-virksomhederne med at få adgang til de fornødne ressourcer til at dække deres kortfristede faste omkostninger, der pr. marts 2020 viser sig langt at overstige deres indtægter, stiller visse medlemsstater garantier for lån, som virksomheder kan anmode om, fra organisationer af bankmæssig karakter for at genoprette et minimum af kapitalgrundlag.

Disse garantier for banklån indebærer imidlertid en undersøgelse af en række kriterier, hvormed det tilsigtes at vurdere holdbarheden af den virksomhed, der ansøger om lånet. Virksomheder, der beskæftiger sig med ground handling, er for en dels vedkommende eller for en del af deres aktiviteter vedkommende i sagens natur underlagt en driftsform uden garanti for holdbarhed, idet de udvælges for en periode på højst syv år, jf. artikel 11, stk. 1, litra d), i direktiv 96/67/EF.

Konkurser vil få negative konsekvenser for hele sektoren (lufthavne og luftfartsselskaber), fordi de vil begrænse konkurrencen på kort og mellemlang sigt og føre til afbrydelser af ground handling-ydelser, hvilket også kan påvirke genopretningen. For at give ground handling-virksomhedernes kreditorer den fornødne udlånsikkerhed, således at virksomhederne kan undgå en potentiel konkurs, fastsættes i nærværende forslag til forordning en undtagelse fra artikel 11, stk. 1, litra d), i direktiv 96/67/EF, hvorved kontrakter, som udløber mellem datoen for nærværende forordnings ikrafttræden og den 31. december 2020, med leverandører, der er udvalgt ud fra proceduren i artikel 11, stk. 1, i direktiv 96/67/EF, må forlænges frem til den 31. december 2021. Denne forlængelse forventes at give ground handling-virksomhedernes kreditorer en tilstrækkelig garanti. Dertil kommer, at ground handling-ydelser som følge af krisen muligvis ikke længere er lønsomme, og nogle forvaltningsorganer kan få behov for at indkøbe sådanne ydelser. Det bør erindres, at direktiv 2014/25/EU finder anvendelse under sådanne omstændigheder⁸.

1.4. Indførelse af en hasteprocedure for udvælgelse af leverandører af ground handling-ydelser under covid-19-krisen

Ved artikel 11, stk. 1, litra e), i direktiv 96/67/EF er det fastsat, at hvis en leverandør ophører med sin virksomhed før udløbet af den periode, i hvilken vedkommende blev udvalgt efter et udbud, der er gennemført i henhold til den nævnte artikel, udvælges afløseren efter den procedure, der er fastsat ved artikel 11, stk. 1.

Under omstændigheder såsom covid-19-pandemien kan det ske, at en af leverandørerne går konkurs i lufthavne, hvor antallet af leverandører af ground handling-ydelser er begrænset i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, og artikel 9 i direktiv 96/67/EF, hvilket skaber et behov for hurtigt at afløse den leverandør, som ophører med sine aktiviteter. Ifølge artikel 11, stk. 2, kan lufthavnens forvaltningsorgan selv levere ground handling-ydelser uden at skulle gennemgå en udvælgelsesprocedure. Denne løsning må dog kun vare, indtil et nyt udbud kan tilrettelægges, og det er usandsynligt, at lufthavne, der ikke i forvejen leverer ground handling, kan levere sådanne ydelser med så kort varsel. Samme begrænsning gør sig gældende for egen-handling foretaget af luftfartsselskaber, der ikke har en betydelig tilstedeværelse i den pågældende lufthavn.

I lyset af covid-19-pandemien og som en undtagelse fra direktiv 96/67/EF får lufthavnens forvaltningsorganer derfor med de foreslåede midlertidige bestemmelser ret til direkte at udvælge

⁷ Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 15.10.1996, s. 36).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

en leverandør af ground handling-ydelser for en periode på højst seks måneder uden at skulle tilrettelægge en udvælgelsesprocedure i henhold til artikel 11, stk. 1, i tilfælde af, at en eller flere leverandører af ground handling-ydelser ophører med aktiviteterne i en lufthavn under covid-19-pandemien som en direkte konsekvens af dennes virkninger.

Med ændringen gives Kommissionen endvidere en mulighed for at forlænge de relevante perioder ved en delegeret retsakt, der kan vedtages efter en hasteprocedure.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

2.1. Retsgrundlag

Retsgrundlaget for dette initiativ er artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Denne bestemmelse åbner mulighed for at vedtage alle nødvendige bestemmelser for lufttransport og har allerede har tjent som grundlag for vedtagelsen af forordning (EF) nr. 1008/2008 og direktiv 96/67/EF.

2.2. Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Målene med forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde. Hvis betingelserne i artikel 9, stk. 1, andet punktum, i forordning (EF) nr. 1008/2008 er opfyldt, levner den nævnte forordning ikke medlemsstaterne mulighed for at opretholde licensen uden suspension, tilbagekaldelse eller udstedelse af midlertidige licenser. Dette gælder uden hensyn til baggrunden, f.eks. covid-19-pandemien, og endog i det tilfælde, at likviditetsproblemerne alene er af forbigående art. Ved forordningen tillades det kun at indføre foranstaltninger, der begrænser trafikken i mere end 14 dage, efter aftale med Kommissionen for hver efterfølgende periode. I direktiv 96/67/EF åbnes der hverken mulighed for med en hasteprocedure at udskifte konkursramte leverandører af ground handling-ydelser, der ophører med deres aktiviteter, eller forlænge den periode, i hvilken leverandører af ground handling-ydelser må operere. Disse mål kan kun opfyldes ved at indføre nye midlertidige bestemmelser i forordning (EF) nr. 1008/2008 om en undtagelse fra artikel 11 i direktiv 96/67/EF.

2.3. Proportionalitetsprincippet

Forslaget går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målet om at afbøde virkningerne af den aktuelle covid-19-pandemi med henblik på anvendelsen af forordning (EF) nr. 1008/2008 og direktiv 96/67/EF. Forslaget til foranstaltning overholder dermed proportionalitetsprincippet blandt andet med hensyn til den foreslåede midlertidige foranstaltnings begrænsede varighed.

2.4. Valg af retsakt

For at nå målet med retsaktens skal den være direkte og almen gyldig. Den mest hensigtsmæssige retsakt er derfor en forordning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

3.1. Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning

Dette er en hasteforanstaltning, som udløses af spredningen af covid-19-pandemien.

3.2. Høringer af interesserede parter

I betragtning af sagens hastende karakter er der ikke blevet gennemført en formel høring af de interesserede parter. Både medlemsstaternes myndigheder og interessenterne har imidlertid

opfordret Kommissionen til at vedtage et forslag til passende foranstaltninger inden for rammerne af forordning (EF) nr. 1008/2008 og ground handling-ydelser i EU-lufthavne i den i direktiv 93/67/EF anvendte betydning.

3.3. Ekspertbistand

Som tidligere forklaret var det ikke muligt at foretage en passende indsamling af ekspertbistand på grund af situationens hastende karakter. Kommissionen har imidlertid trukket på erfaringer fra sin kontakt med medlemsstaterne og interessenter på luftfartsområdet, som også omfattede høringer af eksperter.

3.4. Konsekvensanalyse

I betragtning af situationens hastende karakter er der ikke blevet gennemført konsekvensanalyse.

3.5. Grundlæggende rettigheder

Ikke relevant.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant.

5. ANDRE FORHOLD

5.1. Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering

Foranstaltningen omfatter ingen specifikke overvågnings- eller rapporteringsordninger, men Kommissionen bør være forpligtet til at følge udviklingen i covid-19-pandemien og dens indvirkning på lufttransporten og om nødvendigt have beføjelse til at vedtage en delegeret retsakt om forlængelse af de perioder, som foranstaltningen vedrører.

5.2. Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget

Forslaget består af fire elementer:

- (1) Ved at indføje nye stykker, 1a, 1b og 1c, i artikel 9 i forordning (EF) nr. 1008/2008 åbnes der mulighed for, at en medlemsstat ud fra en vurdering foretaget i perioden 1. marts 2020 — 31. december 2020 kan undlade at suspendere eller tilbagekalde et luftfartsselskabs licens, selv om medlemsstaten ikke længere finder det godtgjort, at EU-luftfartsselskabet kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i en tolv månedersperiode, forudsat at der ikke er nogen sikkerhedsrisiko, og at der er en realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for tolv måneder. Kommissionen kan i behørigt berettigede tilfælde forlænge perioden ved en delegeret retsakt, der kan vedtages efter en hasteprocedure.
- (2) Ved at indføje en ny artikel 21a i forordning (EF) nr. 1008/2008 kan medlemsstaterne i perioden 1. marts 2020 — 31. december 2020 på specifikke betingelser nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder, hvis denne foranstaltning er nødvendig for at inddæmme covid-19-pandemien. Kommissionen må i behørigt berettigede tilfælde forlænge denne periode ved en delegeret retsakt, der kan vedtages efter en hasteprocedure.
- (3) Den nye artikel 24a, der udgør et nyt kapitel IVa i forordning (EF) nr. 1008/2008, giver lufthavnens forvaltningsorganer ret til at forlænge kontrakter med leverandører af ground

handling-ydelser frem til den 31. december 2021, hvilket er en undtagelse fra direktiv 96/67/EF. Lufthavnes forvaltningsorganer får ligeledes ret til at udvælge en leverandør af ground handling-ydelser direkte for en periode på højst seks måneder. Kommissionen må i behørigt berettigede tilfælde forlænge denne periode ved en delegeret retsakt, der kan vedtages efter en hasteprocedure. Dette vil ændre anvendelsesområdet af forordning (EF) nr. 1008/2008, hvilket afspejles i ændringen af artikel 1, stk. 1.

- (4) I den nye artikel 25a og en ny artikel 25b i forordning (EF) nr. 1008/2008 fastsættes proceduren for vedtagelsen af de delegerede retsakter, der er nævnt i forslagene til artikel 9, stk. 1b, artikel 21a, stk. 4, og artikel 24a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1008/2008.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet i lyset af covid-19-pandemien**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁹,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁰,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Covid-19-pandemien har medført et kraftigt fald i lufttrafikken som følge af et betydeligt fald i efterspørgslen og direkte foranstaltninger, f.eks. lukning af grænser og forbud med lufttrafik, der er truffet af medlemsstaterne og tredjelande for at inddæmme pandemien.
- (2) Ifølge tal offentliggjort af EU-netforvalteren i Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed ("Eurocontrol") er lufttrafikken aftaget med ca. 90 % i den europæiske region ved udgangen af marts 2020 sammenlignet med marts 2019. Luftfartsselskaberne melder om stor nedgang i antallet af forudbestillinger og aflyser flyvninger i vinterfartplansæsonen 2019-2020 og sommerfartplansæsonen 2020 som følge af pandemien. Det bratte fald i efterspørgslen og det hidtil usete omfang af aflysninger har bragt luftfartsselskaberne i alvorlige likviditetsproblemer, som hænger direkte sammen med covid-19-pandemien.
- (3) EU-luftfartsselskaber, der før covid-19-pandemien fremstod som finansielt solide, står over for likviditetsproblemer, der kunne give anledning til, at deres licens suspenderes, tilbagekaldes eller erstattes af en midlertidig licens, uden at der er tale om et strukturelt økonomisk behov. Udstedelsen af en midlertidig licens i medfør af artikel 9, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008¹¹ kan sende et negativt signal til markedet om et luftfartsselskabs evne til at overleve, hvilket efterfølgende forværrer dets hypotetiske økonomiske problemer. Sådanne operatørers licens bør ikke suspenderes eller tilbagekaldes på grundlag af den vurdering, der foretages i perioden fra marts 2020 til 31. december 2020, forudsat at der ikke er nogen sikkerhedsrisiko, og at der er en realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiell rekonstruktion inden for tolv måneder. Ved udløbet af denne tolv månedersperiode bør EU-luftfartsselskabet være omfattet af den

⁹ EUT C [...] af [...], s. [...].¹⁰ EUT C [...] af [...], s. [...].¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

procedure, som er fastsat ved artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008. Forpligtelsen, jf. artikel 9, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008, til at underrette Kommissionen skal forstås således, at den også gælder for afgørelser om at undlade at suspendere eller tilbagekalde licensen.

- (4) Ud over de nødforanstaltninger, der kan anvendes i tilfælde af pludseligt opståede kortvarige problemer, der skyldes uforudseelige og uafvendelige forhold, jf. artikel 21 i forordning (EF) nr. 1008/2008, bør medlemsstaterne kunne nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder for at håndtere de problemer, der følger af covid-19-pandemien, som kan blive langvarig. Sådanne nødforanstaltninger, der træffes i forbindelse med covid-19-pandemien, bør overholde principperne om proportionalitet og gennemskuelse og bygge på objektive og ikke-diskriminerende kriterier, der gælder i henhold til artikel 21 i forordning (EF) nr. 1008/2008.
- (5) I lufthavne, hvor antallet af leverandører af ground handling-ydelser er begrænset i henhold til artikel 6, stk. 2, og artikel 9 i Rådets direktiv 96/67/EF¹², kan leverandørerne udvælges for en periode på højst syv år. Leverandører, for hvilke denne periode udløber i nær fremtid, kan af den grund have vanskeligt ved at få adgang til finansiering. Denne periode bør derfor forlænges.
- (6) I lufthavne, hvor antallet af leverandører af ground handling-ydelser er begrænset, kan det ske, at en eller flere leverandører som følge af covid-19-pandemien ophører med at levere deres ydelser i en given lufthavn, før en ny leverandør kan udvælges efter den procedure, der er fastsat ved artikel 11, stk. 1, i direktiv 96/67/EF. Under sådanne omstændigheder bør lufthavnens forvaltningsorgan kunne beslutte at udvælge en leverandør af ground handling-ydelser direkte for en periode på højst seks måneder. Hvis lufthavnens forvaltningsorgan har behov for at indkøbe ground handling-ydelser som følge af covid-19-pandemien og er en ordregivende enhed, jf. artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU¹³, skal forvaltningsorganet overholde direktiv 2014/25/EU.
- (7) Det er vanskeligt at forudse, hvordan covid-19-pandemien vil udvikle sig, og hvordan den vil påvirke lufttransportsektoren. Kommissionen bør løbende analysere covid-19-pandemiens virkninger for luftfartssektoren, og Unionen bør være i stand til uden ugrundet ophold at forlænge den periode, hvori de foranstaltninger, der er fastsat i denne forordning, finder anvendelse, hvis de ugunstige betingelser fortsat er til stede.
- (8) For om fornødent og i berettigede tilfælde at forlænge den periode, i hvilken de kompetente licensudstedende myndigheder kan beslutte at undlade at suspendere eller tilbagekalde licenser, den periode, i hvilken medlemsstaterne kan nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder, og den periode, i hvilken kontrakterne med leverandører af ground handling-ydelser kan forlænges, og i hvilken en lufthavns forvaltningsorgan direkte kan udvælge en leverandør af ground handling-ydelser, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændringer af forordning (EF) nr. 1008/2008. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i

¹² Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 15.10.1996, s. 36).

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (9) I betragtning af det akutte behov som følge af de ekstraordinære omstændigheder, der gør de foreslåede foranstaltninger berettiget, og nærmere bestemt for hurtigt at kunne vedtage de nødvendige foranstaltninger og derved tage hånd om de alvorlige og presserende problemer, som sektoren er konfronteret med, bør der ske fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Unionen, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union, traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.
- (10) Covid-19-pandemiens uforudselige og pludseligt opståede udbrud og de relevante lovgivningsprocedurer, der er nødvendige for at vedtage de relevante foranstaltninger, gjorde det umuligt at vedtage sådanne foranstaltninger i rette tid. Derfor bør bestemmelserne i denne forordning også dække perioden forud for dens ikrafttræden. I betragtning af arten af disse bestemmelser bør en sådan fremgangsmåde ikke føre til en tilsidesættelse af de berørte personers berettigede forventninger.
- (11) Forordning (EF) nr. 1008/2008 bør derfor ændres.
- (12) I betragtning af det akutte behov som følge af de ekstraordinære omstændigheder, der berettiger de fastlagte foranstaltninger, bør denne forordning straks træde i kraft —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 1008/2008 foretages følgende ændringer:

- (1) Artikel 1, stk. 1, affattes således:

"1. Denne forordning indeholder regler for udstedelse af licenser til EF-luftfartsselskaber, for EF-luftfartsselskabers ret til at drive trafikflyvning inden for Fællesskabet og for prisfastsættelse for trafikflyvning inden for Fællesskabet. Den fastsætter også midlertidige regler for levering af ground handling-ydelser i EU-lufthavne."

- (2) I artikel 9 indsættes som stk. 1a, 1b og 1c:

"1a. Den kompetente licensudstedende myndighed kan på grundlag af de i stk. 1 omhandlede vurderinger, der foretages fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020, inden denne periodes udløb beslutte at undlade at suspendere eller tilbagekalde EU-luftfartsselskabets licens, forudsat at der ikke er nogen sikkerhedsrisiko, og at der er en realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for tolv måneder. Myndigheden vurderer dette EU-luftfartsselskabs resultater ved udløbet af tolv månedersperioden og beslutter, om licensen skal suspenderes eller tilbagekaldes, og en midlertidig licens udstedes på grundlag af stk. 1.

1b. Konstaterer Kommissionen på grundlag af data offentliggjort af Eurocontrol, at nedgangen i lufttrafikken varer ved sammenlignet med niveauet i den tilsvarende periode i det foregående år og sandsynligvis vil fortsætte, og konstaterer den på grundlag af de bedste tilgængelige videnskabelige data, at denne situation skyldes virkningerne af covid-19-pandemien, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i henhold til artikel 25a for at ændre perioden 1. marts 2020 - 31. december 2020, jf. stk. 1a, i overensstemmelse hermed.

1c. Kommissionen overvåger løbende situationen ved anvendelse af kriterierne i stk. 1b. På grundlag af de foreliggende oplysninger forelægger Kommissionen senest den 15. november 2020

Europa-Parlamentet og Rådet en sammenfattende rapport herom. Er de kriterier, der er nævnt i stk. 1b, opfyldt, vedtager Kommissionen så hurtigt som muligt den i stk. 1b omhandlede delegerede retsakt.

1d. Hvis luftfartssektoren i Unionen påvirkes langvarigt af covid-19-pandemien, og det er påkrævet i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde, anvendes proceduren i artikel 25b på delegerede retsakter, der er vedtaget i medfør af nærværende artikel."

(3) Som artikel 21a indsættes:

"Artikel 21a

Nødforanstaltninger i tilknytning til covid-19-pandemien

1. Uanset artikel 21 kan medlemsstaterne for perioden fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020, uden at der foreligger en aftale med Kommissionen, jf. artikel 21, stk. 1, nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder, hvis denne foranstaltning er nødvendig for at håndtere covid-19-pandemien. En sådan foranstaltning skal overholde principperne om proportionalitet og gennemsækelighed og bygge på objektive og ikke-diskriminerende kriterier
 2. Medlemsstaten underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater om denne foranstaltning og dens varighed og giver dem en tilstrækkelig begrundelse. Hvis medlemsstaten ændrer, suspenderer eller tilbagekalder sådanne foranstaltninger, efter at nærværende forordning er trådt i kraft, underretter den Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.
 3. På anmodning af en eller flere af de øvrige involverede medlemsstater eller på eget initiativ kan Kommissionen suspendere den foranstaltning, der er nævnt i stk. 2, hvis den ikke opfylder kravene i stk. 1, eller hvis den på anden måde er i strid med EU-retten.
 4. Konstaterer Kommissionen — såfremt den bedste videnskabelige viden og dokumentation og de bedste videnskabelige data bekræfter, at covid-19-pandemien varer ved — at restriktioner, begrænsninger eller indførelse af betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder i medlemsstaterne sandsynligvis vil være nødvendige ud over den periode, der er nævnt i stk. 1, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 25a for at ændre denne periode i overensstemmelse hermed.
 5. Kommissionen overvåger løbende situationen ved anvendelse af de kriterier, der er nævnt i stk. 4. På grundlag af de foreliggende oplysninger forelægger Kommissionen senest den 15. november 2020 Europa-Parlamentet og Rådet en sammenfattende rapport herom. Kommissionen vedtager om nødvendigt den delegerede retsakt, der er nævnt i stk. 4, så hurtigt som muligt.
 6. Hvis luftfartssektoren i Unionen påvirkes langvarigt af covid-19-pandemien, og det er påkrævet i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde, anvendes proceduren i artikel 25b på delegerede retsakter, der er vedtaget i medfør af nærværende artikel."
- (4) Følgende indsættes som kapitel IVa og artikel 24a:

"KAPITEL IVa

MIDLERTIDIGE REGLER FOR GROUND HANDLING-YDELSER

Artikel 24a

1. Uanset artikel 11, litra d), i direktiv 96/67/EF kan en lufthavns forvaltningsorgan indtil den 31. december 2021 forlænge kontrakter, som er indgået med leverandører af ground handling-ydelser, hvis de er udvalgt efter proceduren i artikel 11, stk. 1, i nævnte direktiv, og kontrakterne udløber mellem den [indsæt datoen for denne forordnings ikrafttræden] og den 31. december 2020.
 2. Uanset artikel 11, litra e), i direktiv 96/67/EF, og uden at det berører direktiv 2014/25/EU, gælder det for perioden fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020, at hvis en leverandør af ground handling-ydelser ophører med sine aktiviteter før udløbet af den periode, for hvilken han er udvalgt, kan lufthavnens forvaltningsorgan direkte udvælge en leverandør af ground handling-ydelser til at levere ydelsen for en periode på højst seks måneder eller indtil den 31. december 2020, hvis denne periode er længere.
 3. Konstaterer Kommissionen på grundlag af data offentliggjort af Eurocontrol, at nedgangen i lufttrafikken sammenlignet med niveauet i den tilsvarende periode i det foregående år varer ved og sandsynligvis vil fortsætte, og konstaterer den, at denne situation skyldes virkningerne af covid-19-pandemien, og at den fører til afbrydelser af ground handling-ydelser eller gør det vanskeligt for leverandører af ground handling-ydelser i EU-lufthavne at få adgang til finansiering, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i henhold til artikel 25a for at ændre de perioder, der er nævnt i stk. 1 og 2, i overensstemmelse hermed.
 4. Kommissionen overvåger løbende situationen ved anvendelse af kriterierne i stk. 3. På grundlag af de foreliggende oplysninger forelægger Kommissionen senest den 15. november 2020 Europa-Parlamentet og Rådet en sammenfattende rapport herom. Kommissionen vedtager om nødvendigt så hurtigt som muligt den i stk. 3 omhandlede delegerede retsakt.
 5. Hvis luftfartssektoren i Unionen påvirkes langvarigt af covid-19-pandemien, og det er påkrævet i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde, anvendes proceduren i artikel 25b på delegerede retsakter, der er vedtaget i medfør af nærværende artikel.
 6. Kommissionen overvåger løbende situationen ved anvendelse af kriterierne i stk. 3. På grundlag af de foreliggende oplysninger forelægger Kommissionen senest den 15. november 2020 Europa-Parlamentet og Rådet en sammenfattende rapport herom. Kommissionen vedtager om nødvendigt den i stk. 3 omhandlede delegerede retsakt.
 7. Hvis luftfartssektoren i Unionen påvirkes langvarigt af covid-19-pandemien, og det er påkrævet i behørigt begrundede særligt hastende tilfælde, anvendes proceduren i artikel 4 på delegerede retsakter, der er vedtaget i medfør af nærværende artikel."
- (5) Som artikel 25a og 25b indsættes:

"Artikel 25a

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. denne artikel, tillægges Kommissionen for en periode på et år fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.
3. Den i artikel 9, stk. 1b, artikel 21a, stk. 4, og artikel 24a, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den*

Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til denne artikel træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 25b **Hasteprocedure**

1. Delegerede retsakter, som vedtages i henhold til denne artikel, træder i kraft straks og finder anvendelse, så længe der ikke er gjort indsigelse i henhold til stk. 2. I meddelelsen til Europa-Parlamentet og Rådet af en delegeret retsakt anføres begrundelsen for anvendelse af hasteproceduren.
2. Europa-Parlamentet eller Rådet kan efter proceduren i artikel 25a gøre indsigelse mod en delegeret retsakt. I så fald skal Kommissionen ophæve retsakten straks efter Europa-Parlamentets eller Rådets meddelelse af afgørelsen om at gøre indsigelse."

Artikel 2

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand