



Bruxelles, den 7. oktober 2022
(OR. en)

13261/22

Interinstitutionel sag:
2022/0214(COD)

CODEC 1440
AVIATION 238
COVID-19 156
PE 119

ORIENTERENDE NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 for så vidt angår midlertidig lempelse af reglerne om slotudnyttelse i Unionens lufthavne som følge af covid-19-pandemien – Resultat af Europa-Parlamentets førstebehandling (Strasbourg, 3.-6. oktober 2022)

I. INDLEDNING

Efter at Europa-Parlamentets plenarforsamling den 4. oktober 2022 havde godkendt anmodningen fra Transport- og Turismeudvalget (TRAN) om at gå videre i henhold til forretningsordenens artikel 163 (uopsættelighed), fremsatte PPE, S&D, Renew og Verts/ALE et ændringsforslag (ændringsforslag 1). Der blev ikke fremsat andre ændringsforslag.

II. AFSTEMNING

Under afstemningen den 6. oktober 2022 vedtog plenarforsamlingen ændringsforslag 1 til ovennævnte forslag til forordning og vedtog derefter forslaget med denne ændring under den endelige afstemning.

Det således ændrede kommissionsforslag udgør Parlamentets førstebehandlingsholdning, som er indeholdt i dets lovgivningsmæssige beslutning, jf. bilaget til denne note¹.

¹ Udgaven af Parlamentets holdning, der findes i den lovgivningsmæssige beslutning, er forsynet med angivelse af de ændringer, der er foretaget i Kommissionens forslag. Tilføjelser til Kommissionens tekst er fremhævet med *fed skrift og kursiv*. Udgået tekst er markeret med "■".

P9_TA(2022)0348

Reglerne om slotudnyttelse i Unionens lufthavne: midlertidig lempelse *I**

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 6. oktober 2022 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 for så vidt angår midlertidig lempelse af reglerne om slotudnyttelse i Unionens lufthavne som følge af covid-19-pandemien (COM(2022)0334 – C9-0225/2022 – 2022/0214(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2022)0334),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C9-0225/2022),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til udtalelse af 22. september 2022² fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,
 - efter høring af Regionsudvalget,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 59 og 163,
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

² Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 6. oktober 2022 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/... om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 for så vidt angår midlertidig lempelse af reglerne om slotudnyttelse i Unionens lufthavne som følge af *en epidemiologisk situation eller militær aggression*

(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 Udvalg³,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure⁴, og

³ Udtalelse af 22.9.2022 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁴ Europa-Parlamentets holdning af 6.10.2022.

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EØF) nr. 95/93⁵ er blevet ændret flere gange siden begyndelsen af covid-19-krisen, eftersom kravet fastsat i nævnte forordning om at udnytte mindst 80 % af en slotsserie for at bevare retten til samme slotsserie i næste tilsvarende fartplansæson blev umuligt at opfylde for luftfartsselskaberne i lyset af den stærkt reducerede lufttrafik.
- (2) Tal offentliggjort af Eurocontrol, der er netforvalter for det fælles europæiske luftrums lufttrafiknetfunktioner, viser, at lufttrafik er steget kraftigt siden begyndelsen af sommerfartplansæsonen 2022, og at lufttrafik ifølge basisprognosen forventes at ligge på ca. 90 % af niveauet i 2019 ved begyndelsen af vinterfartplansæsonen 2022/2023. Disse tal berettiger en tilbagevenden til kravet om en slotudnyttelse på 80 % som hovedregel for sommerfartplansæsonen 2023, suppleret med en specifik lempelse i tilfælde af begrundet manglende benyttelse af slots.
- (3) På grund af covid-19-krisen er situationen i luftfartssektoren dog fortsat meget usikker. Som det var tilfældet i slutningen af 2021, kan der dukke nye covid-19-varianter op, der afstedkommer pludselige reaktioner fra både nationale myndigheder og forbrugere, som kan påvirke lufttrafikken negativt. Visse langdistancemarkeder er desuden fortsat påvirket af sundhedsforanstaltninger, der i alvorlig grad hæmmer lufttrafikken.
- (4) Ruslands *angrebskrig* mod Ukraine påvirker også lufttrafikken og luftfartsselskabernes evne til at udnytte deres slots, eftersom Unionens luftfartsselskaber er forhindret i at flyve ind i Belarus', Ruslands og Ukraines luftrum.

⁵ Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1).

- (5) Statsligt pålagte rejserestriktioner af sundhedsmæssige årsager og den manglende mulighed for at flyve ind i luftrummet for det, der er blevet til en krigszone, ligger uden for luftfartsselskabernes kontrol. Disse omstændigheder kan medføre frivillig eller obligatorisk aflysning af deres flyvninger eller tilpasning af fartplanerne. Navnlig beskytter frivillige aflysninger luftfartsselskabernes finansielle soliditet og undgår samtidig negative miljøpåvirkninger, der forårsages af flyvninger, der udelukkende gennemføres med det formål at bevare deres lufthavnsslots.
- (6) Under sådanne omstændigheder bør luftfartsselskaber, **der ikke** benytter deres slots i overensstemmelse med den udnyttelsessats, der er fastsat i forordning (EØF) nr. 95/93, ikke automatisk *miste* den rettighed **med hensyn til slotserier**, jf. nævnte forordnings artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, som de ellers *måtte* have. **Nærværende forordning bør fastsætte særlige regler** ■ til dette formål.
- (7) Samtidig er det vigtigt at minde om de mål, der er fastsat i forordning (EØF) nr. 95/93, nemlig at sikre en effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten og sikre lige adgang for alle luftfartsselskaber til den begrænsede lufthavnskapacitet og dermed fremme konkurrencen. Tilpasningen af de normale slotanvendelseskrav ved at fastsætte en lavere slotudnyttelsessats eller forlænge begrundede undtagelser for manglende benyttelse bør være strengt begrænset til situationer, hvor en lempelse af slotreglerne er nødvendig, og bør ikke føre til urimelige konkurrencefordele for de luftfartsselskaber, der har hævdvunden rettighed til slots.
- (8) Det er navnlig nødvendigt at sikre, at luftfartsselskaber, der er villige til at levere tjenester, får mulighed for at benytte uudnyttet kapacitet, og at de har udsigt til at bevare sådanne slots på lang sigt. Dette bør opretholde incitamentet for luftfartsselskaberne til at udnytte lufthavnskapaciteten, hvilket igen vil være til gavn for forbrugerne, fordi det skaber forbindelsesmuligheder.

- (9) Det er derfor nødvendigt i overensstemmelse med disse principper og for en begrænset periode at fastlægge de betingelser, hvorpå luftfartsselskaberne bevarer retten til slotserier i henhold til artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 95/93, og at fastsætte krav om, at de pågældende luftfartsselskaber skal frigive uudnyttet kapacitet. Perioden bør løbe fra den **30. oktober 2022** til den **28. oktober 2023** i overensstemmelse med Eurocontrols prognose for genopretning af lufttrafikken.
- (10) I den periode bør definitionen af begrebet "nytilkommet luftfartsselskab" forblive bred for at øge antallet af omfattede luftfartsselskaber, der kan omfattes heraf, hvilket giver luftfartsselskaberne mulighed for at opstarte og udvide deres aktiviteter.
- (11) I perioden fra den **30. oktober 2022** til den **28. oktober 2023** bør der i forbindelse med slottildelingen fortsat tages hensyn til den indsats, der er gjort af luftfartsselskaber, som har gennemført flyvninger under anvendelse af slots, der indgår i en serie, som et andet luftfartsselskab har ret til i henhold til artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 95/93, men som er blevet stillet til rådighed for slotkoordinatoren med henblik på midlertidig omfordeling. Luftfartsselskaber, der har benyttet **■** mindst fem slots i en serie, bør derfor have fortrinsret ved tildelingen af disse serier i den næste tilsvarende fartplansæson, forudsat at der er lufthavnskapacitet til rådighed.
- (12) For at tage højde for konsekvenserne af Ruslands **angrebskrig** mod Ukraine og støtte genopretningen af forbindelserne mellem Unionen og Ukraine er det nødvendigt at forlænge den periode, hvor operatører kan påberåbe sig artikel 10, stk. 4, litra a), i forordning (EØF) nr. 95/93 som begrundelse for den manglende udnyttelse slotserierne på ruterne mellem Unionen og Ukraine.

- (13) Uden at det berører medlemsstaternes forpligtelse til at overholde EU-retten, navnlig de regler, der er fastsat i traktaterne og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008⁶, kan de negative konsekvenser for passagerernes mulighed for at rejse som følge af eventuelle restriktioner, der vedtages af de offentlige myndigheder i medlemsstaterne eller tredjelande for at håndtere epidemiologiske situationer, naturkatastrofer eller politiske uroligheder *såsom oprør, optøjer eller alvorlig offentlig uro*, ikke tilskrives luftfartsselskaberne, og disse konsekvenser bør afbødes, hvis foranstaltningerne i væsentlig grad påvirker gennemførligheden af eller muligheden for rejser eller efterspørgslen på de pågældende ruter. Afbødende foranstaltninger bør sikre, at luftfartsselskaberne ikke straffes for manglende udnyttelse af slots, hvis den manglende udnyttelse skyldes sådanne restriktioner.
- (14) For at mindske risikoen for konkurrenceforvridninger og for at sikre en effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten bør den specifikke lempelse, som tillades i forbindelse med konsekvenserne af disse restriktioner, være af begrænset varighed og omfang, og derved sikre, at virkningen af de afbødende foranstaltninger begrænses til den periode, hvori de var berettiget. Slots, der er omfattet af sådanne *foranstaltninger, der afbøder konsekvenserne* af restriktioner, bør *anses for at være blevet udnyttet med henblik på forordning (EØF) nr. 95/93*.

⁶ 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).

- (15) Det er nødvendigt at præcisere, at bestemmelserne om begrundede undtagelser for manglende benyttelse af slots ikke finder anvendelse på luftfartsselskaber, der omfattes af restriktive foranstaltninger vedtaget i henhold til **artikel 29 i traktaten om Den Europæiske Union (TEU) eller** artikel 215 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), eller luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, som er anført i bilag A eller B til Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006⁷. For at sikre en effektiv anvendelse af disse foranstaltninger bør det heller ikke være muligt for luftfartsselskaber at påberåbe sig bestemmelserne om begrundede undtagelser for manglende benyttelse af slots, hvis disse allerede er omfattet af sådanne restriktive foranstaltninger, der er gældende på datoen for nærværende forordnings ikrafttræden.
- (16) Samarbejdet mellem koordinatorene bør styrkes for at sikre en ensartet gennemførelse af forordning (EØF) nr. 95/93 i hele Unionen.
- (17) **Koordinatorerne bør udveksle bedste praksis om gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 95/93, herunder gennem** European Airport Coordinators Association (EUACA). EUACA **opfordres til fortsat at udstede** retningslinjer for at sikre en harmoniseret gennemførelse af EU-reglerne, navnlig med hensyn til bestemmelsen om afbødende foranstaltninger, der træffes som følge af restriktionerne. **Om** der træffes afbødende foranstaltninger eller ej, **er desuden** en vigtig oplysning for luftfartsselskaberne, når de udarbejder deres fartplaner. Det er derfor nødvendigt at sikre, at koordinatorene kommunikerer åbent.

⁷ Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).

- (18) Selv om foranstaltninger, der afbøder restriktionerne, bør fortolkes strengt eftersom de udgør en undtagelse fra de normale slotudnyttelseskrav, bør det i visse situationer være muligt at kræve fælles handling fra alle koordinators side for at sikre lige vilkår i hele Unionen. Koordinatorerne **bør** på visse betingelser og på grundlag af en enstemmig afgørelse **kunne** anvende bestemmelsen på alle slots i koordinerede lufthavne.
- (19) *Trafikprognoserne er mere uberegnelige for vinterfartplansæsonen 2022/23 som følge af usikkerheden om, hvordan forskellige kriser udvikler sig, navnlig situationen i Ukraine og covid-19-krisen. Luftfartsselskaberne bør derfor i det omfang, det er nødvendigt, fritages for kravene om at udnytte slots for at bevare retten til de samme slots i den næste tilsvarende fartplansæson. Det vil give luftfartsselskaberne mulighed for at øge udbuddet af tjenester, når omstændighederne tillader det, med henblik på at anvende de almindelige regler for udnyttelse af slots fra sommerfartplansæsonen 2023, med forbehold af de tilpasninger, som Kommissionen har foretaget under særlige omstændigheder for at reagere på visse udfordringer for luftfartssektoren.*

(20) Med henblik på at imødegå covid-19-krisens *eller andre epidemiologiske situationer samt de* direkte ødelæggende konsekvenser af Ruslands *angrebskrig* mod Ukraine for lufttrafikken og for at støtte forbindelserne til og fra Ukraine og reagere fleksibelt, hvor det er strengt nødvendigt og berettiget, på de udfordringer, som luftfartssektoren står over for som følge heraf, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i *TEUF* for så vidt angår ændring af procentværdierne for minimumsudnyttelsessatsen inden for et vist interval og for en hvilken som helst fartplansæson i perioden fra den **30. oktober 2022** til den **28. oktober 2023** i overensstemmelse med Eurocontrols prognose for genopretning og for så vidt angår ændring af procentværdierne for minimumsudnyttelsessatsen inden for et vist interval for ruterne mellem Unionen og Ukraine for en hvilken som helst fartplansæson i perioden fra den 30. oktober 2022 til den **28. oktober 2023**. 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 lovgivning⁸. For at sikre lige deltagelse i 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.

⁸ [EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.](#)

- (21) Lufthavne, lufthavnstjenesteleverandører og luftfartsselskaber har brug for oplysninger om den disponible kapacitet for at kunne sikre en hensigtsmæssig planlægning.
- Luftfartsselskaberne bør fortsat så tidligt som muligt og senest tre uger før den planlagte dato for udnyttelsen af de pågældende slots stille de slots, som de ikke har til hensigt at benytte, til rådighed for koordinatoren med henblik på en eventuel omfordeling. Hvis luftfartsselskaber gentagne gange ikke opfylder **dette** krav, bør de ikke være omfattet af en lavere slotudnyttelsessats.
- (22) Hvis en koordinator finder det godtgjort, at et luftfartsselskab er ophørt med at beflyve en lufthavn, bør koordinatoren trække slotsene tilbage fra det pågældende luftfartsselskab og lægge dem i puljen med henblik på omfordeling til andre luftfartsselskaber.
- (23) Visse luftfartsselskabers forbud mod at flyve ind i Unionens luftrum som følge af anvendelsen af restriktive foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til **artikel 29 i TEU eller artikel 215 i TEUF**, eller et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 474/2006 vil kunne medføre en uberettiget blokering af slots i Unionens lufthavne. Selv om slots, der tidligere blev benyttet af sådanne luftfartsselskaber, kan omfordeles på ad hoc-basis i fartplansæsonen, **tilskynder** dette ikke i tilstrækkelig grad til en effektiv udnyttelse af slots, der gør det muligt for luftfartsselskaberne at øge konkurrencen og forbindelserne på lang sigt til gavn for forbrugerne. Slotsene bør derfor straks trækkes tilbage fra de berørte luftfartsselskaber.

- (24) Målet med denne forordning, nemlig at fastsætte specifikke regler og lempe de generelle regler om slotudnyttelse i en begrænset periode for at afbøde konsekvenserne af *en epidemiologisk* krise og Ruslands *angrebskrig* mod Ukraine for lufttrafikken, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af den foreslåede handlings omfang eller virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

- (25) I betragtning af sagens hastende karakter som følge af de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-krisen og Ruslands *angrebskrig* mod Ukraine, anses det for hensigtsmæssigt at anvende den fravigelse af perioden på otte uger, der er angivet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Den Europæiske Union, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union, til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.
- (26) For at sikre omgående anvendelse af foranstaltningerne i denne forordning bør den som følge af den hastende karakter træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EØF) nr. 95/93 foretages følgende ændringer:

1) **I artikel 2 foretages følgende ændringer:**

a) **I litra ba), affattes indledningen således:**

"i perioden ***fra den 30. oktober 2022 til den 28. oktober 2023*** forstås ved "nytilkommet luftfartsselskab":".

b) **Litra f), nr. i), affattes således:**

"luftfartsselskab": en lufttransportvirksomhed, der er indehaver af en gyldig licens eller tilsvarende senest den 31. januar gældende for den følgende sommerfartplansæson eller den 31. august gældende for den følgende vinterfartplansæson. For så vidt angår artikel 4, 8, 8a, 10 og 10a omfatter definitionen af luftfartsselskab også operatører, der driver forretningsflyvning efter en fartplan; i artikel 7 og 14 omfatter definitionen af luftfartsselskab også alle civile flyoperatører".

2) **I artikel 8 foretages følgende ændringer:**

a) **I stk. 2, første afsnit, affattes indledningen således:**

"2. Denne artikels stk. 1 finder ikke anvendelse, når følgende betingelser er opfyldt, jf. dog artikel 7, 8a og 9, artikel 10, stk. 1, og artikel 14:".

b) I stk. 2a affattes første afsnit således:

"2a. "I perioden ***fra den 30. oktober 2022 til den 28. oktober 2023*** skal en slotserie, der er returneret til slotpuljen i overensstemmelse med denne artikels stk. 1 ved fartplansæsonens afslutning ("referencefartplansæsonen"), på anmodning tildeles for den næste tilsvarende fartplansæson til et luftfartsselskab, der i referencefartplansæsonen har benyttet mindst fem af slotsene i den pågældende serie som følge af anvendelsen af artikel 10a, stk. 7, forudsat at der er kapacitet til rådighed i lufthavnen."

c) Stk. 6a affattes således:

"6a. I den periode, hvor covid-19-koordineringsparametrene finder anvendelse, kan koordinatoren ***efter høring af det berørte luftfartsselskab og*** med henblik på en korrekt anvendelse af disse koordineringsparametre ændre tidspunkterne for de slots, der er anmodet om eller tildelt, hvis de ligger i ***perioden fra den 30. oktober 2022 til den 28. oktober 2023***, eller annullere dem . Koordinatoren tager i denne forbindelse hensyn til de yderligere regler og retningslinjer, der er omhandlet i stk. 5, på de deri fastsatte betingelser."

3) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2a ***udgår***.

b) I stk. 4 foretages følgende ændringer:

i) I første afsnit foretages følgende ændringer:

– Litra d) affattes således:

"d) retssager vedrørende anvendelsen af *nærværende forordnings* artikel 9 for ruter, hvor der er indført forpligtelse til offentlig tjeneste i henhold til artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92, med deraf følgende midlertidig indstilling af driften af sådanne ruter."

– Litra e) udgår

ii) Andet, tredje, fjerde og femte afsnit udgår

iii) Følgende afsnit tilføjes:

"Hvis konsekvenserne af Ruslands *angrebskrig* mod Ukraine og ødelæggelsen af kritisk infrastruktur påvirker muligheden for at udøve lufttrafiktjenester, såvel som efterspørgslen efter lufttrafiktjenester, anvender koordinatorene litra a), første afsnit, på ruterne mellem Unionen og Ukraine i den periode, hvor luftrummet *eller lufthavne* er lukket, *alt efter hvad der sker sidst*, samt i en yderligere ■ periode på 16 uger. Koordinatoren meddeler Kommissionen start- og slutdatoen for perioden på 16 uger."

c) Følgende stykker indsættes:

"4a. I *perioden fra den 30. oktober 2022 til den 28. oktober 2023* kan manglende udnyttelse af et slot derudover også begrundes med de offentlige myndigheders indførelse af restriktioner, der tager sigte på at imødegå en hvilken som helst alvorlig epidemiologisk situation, naturkatastrofe eller politisk uro i den ene ende af en rute, som det relevante slot blev benyttet eller skulle benyttes til, forudsat at *disse restriktioner* i væsentlig grad påvirker muligheden for eller efterspørgslen efter rejser, og at restriktionerne på de pågældende ruter fører til et af følgende forhold:

- a) delvis eller fuldstændig lukning af grænsen, lufthavnen eller luftrummet i en væsentlig del af den relevante fartplansæson
- b) en alvorlig hindring for passagerernes mulighed for at rejse med et hvilket som helst luftfartsselskab på den pågældende direkte rute i en væsentlig del af den relevante fartplansæson, f.eks. hvis hindringen er knyttet til en af følgende årsager:
 - rejserestriktioner på grundlag af nationalitet eller bopæl, forbud mod alle rejser undtagen væsentlige rejser eller forbud mod flyvninger fra eller til bestemte lande eller geografiske områder

- bevægelsesrestriktioner eller karantæne- eller isolationsforanstaltninger inden for det land eller den region, hvor ankomstlufthavnen er beliggende (herunder mellemliggende destinationer), medmindre karantæne kan undgås ved at fremlægge en negativ test, et bevis for restitution eller et bevis for vaccination, der anerkendes af Unionen
 - restriktioner for tilgængeligheden af tjenester, der er afgørende for direkte støtte til driften af en flyforbindelse, herunder lukning af hotel- og restaurationsbranchen og offentlige tjenester, herunder transport, som fører til en stærk nedgang i efterspørgslen i den ene eller den anden ende af ruten
 - begrænsninger i antallet af passagerer pr. flyvning og afgang pr. luftfartsselskab, som fører til en alvorlig nedgang i efterspørgslen i den ene eller den anden ende af ruten
- c) bevægelsesrestriktioner for luftfartsselskabets besætningsmedlemmer, der i væsentlig grad hæmmer flytrafikken til eller fra de benyttede lufthavne, herunder pludselige indrejseforbud eller besætningsmedlemmer, der uventet strander på grund af karantæneforanstaltninger, medmindre karantæne kan undgås ved en negativ test, et bevis for restitution eller et bevis på vaccination, der anerkendes af Unionen.

█

Dette stykke finder anvendelse i den periode, hvor de restriktioner, der er omhandlet i første afsnit, finder anvendelse, og i en yderligere periode på op til seks uger, med forbehold af *tredje og fjerde* ■ afsnit. Hvis nævnte restriktioner ophører med at finde anvendelse mindre end seks uger før en fartplansæsons afslutning, finder dette stykke imidlertid kun anvendelse på den resterende del af seksugersperioden, hvis de pågældende slots benyttes til den samme rute i den efterfølgende fartplansæson.

Dette stykke finder kun anvendelse på slots, der benyttes til ruter, som de allerede blev benyttet til inden offentliggørelsen af de i første afsnit omhandlede restriktioner.

Dette stykke ophører med at finde anvendelse, hvis det luftfartsselskab, der benytter de pågældende slots, skifter til en rute, der ikke er berørt af de restriktioner, der er omhandlet i første afsnit.

Når et flertal af medlemsstaterne, der repræsenterer mindst 50 % af Unionens befolkning, anvender restriktioner som omhandlet i første afsnit, som indvirker væsentligt på muligheden for eller efterspørgslen efter rejser og fører til en af de situationer, der er omhandlet i første afsnit, litra a)-c), kan enhver koordinator efter enstemmig afgørelse truffet af koordinatorene i alle fællesskabets koordinerede lufthavne, efter hvilken manglende udnyttelse af slots er begrundet generelt, og efter at de har underrettet Kommissionen og medlemsstaterne herom, anvende dette stykke på alle slots i sådanne lufthavne, så længe restriktionerne er gældende og i op til seks yderligere uger, forudsat at disse restriktioner indvirker på et betydeligt antal ruter til eller fra en fællesskabslufthavn og derved i betydelig grad vanskeliggør gennemførelsen af lufttrafikken i Unionen eller skaber ulige konkurrencevilkår.

- 4b. Når den manglende udnyttelse af et slot kan begrundes med de restriktioner, der er omhandlet i stk. 4 eller 4a, skal koordinatorene betragte slottet som værende benyttet inden for den pågældende slotserie.*

- 4c. ***Luftfartsselskaber***, hvis operationer hindres af restriktive foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til ***artikel 29 i traktaten om Den Europæiske Union (TEU)*** eller artikel 215 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), herunder foranstaltninger, der er gældende den ... [datoen for denne ændringsforordnings ikrafttræden], og luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, der er anført i bilag A eller B til Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006*, ***kan ikke være berettiget til at benytte sig af en begrundelse for den manglende udnyttelse af slots i henhold til denne artikels stk. 4 og 4a.***

Uanset første afsnit kan sådanne luftfartsselskaber imidlertid, når de har tilladelse til at benytte wetleasede luftfartøjer tilhørende et luftfartsselskab, hvis aktiviteter ikke hindres af sådanne restriktive foranstaltninger, og som ikke er omfattet af et sådant driftsforbud, benytte sig af en begrundelse for manglende udnyttelse af slots i henhold til stk. 4 og 4a, forudsat at Unionens gældende sikkerhedsregler overholdes.

- 4d. Koordinatorerne udveksler regelmæssigt oplysninger om bedste praksis med hensyn til gennemførelsen af stk. 4 og 4a for at sikre en sammenhængende og konsekvent anvendelse i hele Unionen.

Koordinatorerne offentliggør og ajourfører regelmæssigt listen over destinationer, som stk. 4 og 4a finder anvendelse på.

-
- * Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14)."

d) Stk. 5 affattes således:

"5. Kommissionen undersøger på anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ, hvorledes koordinatoren i en lufthavn, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde, anvender stk. 4 og 4a."

4) I artikel 10a foretages følgende ændringer:

a) Overskriften affattes således:

"Artikel 10a

Slottildeling som reaktion på *visse krisesituationer*".

b) Stk. 1, 2 og 4 udgår.

c) *Stk. 3 affattes således:*

"3. Hvis et luftfartsselskab med henblik på artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 2 og 4, og artikel 14, stk. 6, første afsnit, i perioden fra den 30. oktober 2022 til den 25. marts 2023 til koordinatorens tilfredshed dokumenterer, at det har benyttet den slotserie, det har fået tildelt, efter koordinatorens instrukser i mindst 75 % af tiden i den fartplansæson, for hvilken de er blevet tildelt, berettiger dette nævnte luftfartsselskab til samme slotserie i den næste tilsvarende fartplansæson."

d) Stk. 5 affattes således:

"5. **Hvis** data offentliggjort af Eurocontrol klart viser, at den ugentlige lufttrafik **over en periode på to på hinanden følgende uger** er faldet til under 80 % af niveauet i de tilsvarende uger i 2019 som følge af covid-19-krisen, andre epidemiologiske situationer eller som en direkte konsekvens af Ruslands **angrebskrig** mod Ukraine, og at nedgangen i lufttrafikken sammenlignet med niveauet i den tilsvarende periode i 2019 ifølge Eurocontrols trafikprognoser sandsynligvis vil fortsætte, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a med henblik på at ændre de procentværdier, der er fastsat i artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 2 **og 4**, og artikel 14, stk. 6, første afsnit inden for et interval på mellem 0 % og 70 % for enhver fartplansæson, **der ligger mellem den 30. oktober 2022 og den 28. oktober 2023. Den anvendte procentværdi skal stå i et rimeligt forhold til niveauet i Eurocontrols lufttrafikprognoser.**

Ved vedtagelsen af disse delegerede retsakter tager Kommissionen hensyn til alle følgende elementer:

- a) data offentliggjort af Eurocontrol om trafikniveauer og trafikprognoser
- b) indikatorer for efterspørgslen efter passager- og fragttransport med fly, herunder udviklingen med hensyn til forhåndsreservationer, luftfartsselskabernes planlagte fartplaner, flådestørrelse, flådeudnyttelse og belægningsgrader

- c) foranstaltninger, der er truffet af offentlige myndigheder som følge af ***COVID-19-krisen eller en anden*** epidemiologisk situation, og som har en betydelig indvirkning på lufttrafikken til eller fra Unionens lufthavne, resulterer i tvungne ruteomlægninger som følge af lukninger af luftrum eller forbud mod, at EU-luftfartsselskaber flyver ind i tredjelandes luftrum, idet der tages hensyn til den rådgivning, som Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur udsteder i sine informationstidende om konfliktområder (Conflict Zone Information Bulletin)
- d) data fra Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme og Verdenssundhedsorganisationen om covid-19 eller en anden epidemiologisk situation, der er kendetegnet ved stærk smittespredning, og som sandsynligvis vil medføre en alvorlig nedgang i antallet af flyrejser.

Med henblik på luftfartsselskabernes udarbejdelse af fartplaner forud for fartplansæsonen bestræber Kommissionen sig på at vedtage nævnte delegerede retsakter i henhold til dette stykke inden fartplansæsonens begyndelse for at give luftfartsselskaber mulighed for at planlægge deres fartplansæsoner. Kommissionen kan i tilfælde af uforudsete omstændigheder vedtage sådanne retsakter i løbet af fartplansæsonen."

e) Følgende stykke indsættes:

"5a. *Hvis* Kommissionen mener, at den gradvise genopretning af lufttrafikken mellem Ukraine og Unionen som følge af ødelæggelsen af infrastrukturen og konsekvenserne for levevilkårene som følge af Ruslands *angrebskrig* mod Ukraine kræver en lavere udnyttelsessats for ruter til eller fra Ukraine, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a med henblik på at ændre de procentværdier, der er fastsat i artikel 8, stk. 2, artikel 10, stk. 2 *og 4, og artikel 14, stk. 6, første afsnit*, inden for et interval på mellem 0 % og 70 % for slots, der benyttes på ruter til eller fra Ukraine for enhver fartplansæson, *der ligger mellem den 30. oktober 2022 og den 28. oktober 2023.*

Ved vedtagelsen af disse delegerede retsakter tager Kommissionen hensyn til følgende elementer:

- a) data offentliggjort af Eurocontrol om trafikniveauer og trafikprognoser på ruter mellem Unionen og Ukraine
- b) indikatorer for efterspørgslen efter passager- og fragtttransport med fly, herunder udviklingen i forhåndsreservationer og luftfartsselskabernes planlagte fartplaner
- c) tvungne ruteomlægninger som følge af lukninger af luftrum eller forbud mod, at EU-luftfartsselskaber flyver ind i tredjelandes luftrum, idet der tages hensyn til den rådgivning, som Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur udsteder i sine informationstidende om konfliktområder (Conflict Zone Information Bulletin)."

f) Stk. 6 og 7 affattes således:

- "6. Hvis det som følge af de langvarige virkninger af covid-19-krisen, af andre epidemiologiske situationer eller af de direkte konsekvenser af Ruslands **angrebskrig** mod Ukraine i særligt hastende tilfælde er påkrævet, finder proceduren i artikel 12b anvendelse på delegerede retsakter vedtaget i henhold til nærværende artikel.
7. **Hvis en lempelse af slotreglerne finder anvendelse i henhold til denne artikels stk. 3, 5 eller 5a** i en periode, stiller luftfartsselskaberne senest tre uger før den planlagte dato for benyttelsen af slots, som de ikke har til hensigt at benytte, slotsene til rådighed for koordinatoren med henblik på omfordeling til andre luftfartsselskaber. Hvis et luftfartsselskab undlader at stille mere end tre slots i en serie til rådighed for koordinatoren i overensstemmelse med dette stykke, **jf. dog artikel 10, stk. 4 og 4a**, er det pågældende luftfartsselskab kun berettiget til hele slotserien i den næste tilsvarende fartplansæson, hvis hele slotserien er blevet eudnyttet **eller hvis hele slotserien er blevet anset for at være udnyttet i overensstemmelse med artikel 10, stk. 4b**, af luftfartsselskabet i mindst 80 % af tiden, uanset om artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, er blevet ændret ved den i nærværende artikel omhandlede delegeret retsakt."

5) *Artikel 11, stk. 1, affattes således:*

"1. Klager vedrørende anvendelsen af artikel 7, stk. 2, artikel 8, 8a og 10, artikel 10a, stk. 7, artikel 14, stk. 1-4 og 6, indgives til koordinationsudvalget, uden at dette berører gældende klagerettigheder i henhold til national ret. Udvalget behandler sagen inden for en periode på en måned efter indgivelse af klagen og stiller om muligt forslag til koordinatoren for at forsøge at løse problemerne. Hvis klagerne ikke kan afgøres, kan den ansvarlige medlemsstat inden for yderligere to måneder skabe mulighed for mægling ved et luftfartsselskabs eller en lufthavns repræsentative organisationer eller anden tredjepart."

6) Artikel 12a, stk. 2, affattes således:

"2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10a, tillægges Kommissionen indtil den 28. oktober 2023."

7) Artikel 14, stk. 6, affattes således:

"6. Hvis et luftfartsselskab ikke kan nå op på 80 % udnyttelse som defineret i artikel 8, stk. 2, jf. dog artikel 10, stk. 4 og 4a, kan koordinatoren beslutte at tilbagetrække dette luftfartsselskabs slotserier for den resterende del af fartplansæsonen og placere dem i puljen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab.

Hvis intet slot i slotserien i et fastsat tidsrum svarende til 20 % af slotseriens gyldighed endnu er udnyttet, jf. dog artikel 10, stk. 4 og 4a, placerer koordinatoren den pågældende slotserie i puljen for resten af fartplansæsonen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab.

Hvis en koordinator i perioden **fra den 30. oktober 2022 til den 28. oktober 2023** på grundlag af de foreliggende oplysninger konstaterer, at et luftfartsselskab er ophørt med at beflyve en lufthavn og ikke længere er i stand til at udnytte de slots, det har fået tildelt, skal koordinatoren efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab trække de pågældende slotserier tilbage fra dette luftfartsselskab for den resterende del af fartplansæsonen og placere dem i puljen.

Hvis en koordinator i perioden *fra den 30. oktober 2022 til den 28. oktober 2023* på grundlag af de foreliggende oplysninger konstaterer, at et luftfartsselskab, der er omfattet af restriktive foranstaltninger vedtaget i henhold til *artikel 29 i TEU eller artikel 215 i TEUF*, herunder dem, der er i kraft den ... [*datoen* for denne *ændrings*forordnings ikrafttræden], eller at et luftfartsselskab, der er omfattet af et driftsforbud i Unionen og er anført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006, ikke er i stand til at udnytte slots i en væsentlig del af fartplansæsonen, skal koordinatoren efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab trække de pågældende slotserier tilbage fra dette luftfartsselskab for den resterende del af fartplansæsonen og placere dem i puljen.

Hvis et luftfartsselskab er omfattet af et driftsforbud i Unionen og er anført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006 og har tilladelse til at benytte wetleasede luftfartøjer tilhørende et luftfartsselskab, hvis aktiviteter ikke hindres af sådanne restriktive foranstaltninger, og som ikke er omfattet af et sådant driftsforbud, finder dette stykkes fjerde afsnit dog ikke anvendelse på dette luftfartsselskabs slots, forudsat at Unionens gældende sikkerhedsregler overholdes."

Artikel 2

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 ..., den

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand
