



Bryssel den 13.3.2020
COM(2020) 111 final

2020/0042 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av
ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

I förordning (EEG) nr 95/93¹ anges regler om fördelning av ankomst- och avgångstider på EU:s flygplatser. Artikel 10 innehåller en ”använd-eller-förlora-det”-regel om att lufttrafikföretag måste använda minst 80 % av sina tilldelade ankomst- och avgångstider inom en viss tidtabellsperiod (sommar eller vinter) för att behålla företräde till samma serie av ankomst- och avgångstider under motsvarande tidtabellsperiod nästa år (så kallade hävdvunna rättigheter).

Utbrottet av sars-cov-2-viruset har allvarliga konsekvenser för lufttrafikföretagen genom att ha lett till en betydande minskning av lufttrafiken i hela världen sedan början av 2020. För europeiska lufttrafikföretag visade sig detta först när det gäller flygningar till och från Kina och den särskilda administrativa regionen Hongkong i januari 2020, men virusets spridning sedan januari 2020 har lett till en mer allmän nedgång, även i Europa. Det går inte att förutsäga hur epidemin kommer att utvecklas eller hur långvariga dess effekter kommer att vara.

Med tanke på den minskade passagerarefterfrågan har dock lufttrafikföretagen redan börjat och fortsätter att ställa in flygningar, vilket för tidtabellsperioderna vintersäsongen 2019–2020 och sommarsäsongen 2020 innebär att användningen av ankomst- och avgångstider kommer att underskrida det tröskelvärde på 80 % som anges i förordningen.

Efter en årlig ökning av antalet passagerare i Europa med i genomsnitt 3,3 % mellan 2009 och 2019 anger Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (nedan kallad *Eurocontrol*) att antalet flygningar under de två första veckorna i mars 2020 kommer att minska med 10 % jämfört med samma period 2019. Mot bakgrund av den minskade efterfrågan på grund av krisen ger flertalet europeiska lufttrafikföretag vissa av sina luftfartyg flygförbud. Detta tyder på att nedgången i antalet flygningar kommer att hålla i sig. Den negativa trenden på tolv månadersbasis kommer att fortsätta under sommarsäsongen, då lufttrafikföretagen enligt Iata noterar en nedgång på 40–60 % (tolvmånadersbasis) i antalet förbokningar för perioden mars–juni 2020 när det gäller icke-italienska flyglinjer, med en något större inverkan på kortdistansflygningar jämfört med långdistansflygningar. Bokningarna på italienska flyglinjer har minskat med mer än 50 % sedan början av mars 2020, med beläggningsskador ända ner till 40 %.

De europeiska flygplatserna förutspår en förlust på 67 miljoner passagerare under första kvartalet 2020. Detta påverkar allvarligt luftfarten i unionen.

Utifrån i nuläget tillgänglig information från Eurocontrol, lufttrafikföretag och flygplatser är det rimligt att anta att den nuvarande situationen i form av en exceptionellt minskad efterfrågan kommer att fortgå i minst månaderna mars, april, maj och juni 2020.

Enligt förordningen om ankomst- och avgångstider måste emellertid lufttrafikföretagen, för att garanterat få sig tilldelade samma ankomst- och avgångstider under samma säsong påföljande år, använda sina ankomst- och avgångstider under minst 80 % av tiden under den

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).

tidtabellsperiod för vilken de har tilldelats. I avsaknad av en åtgärd som neutraliserar effekterna av beräkningen av den nuvarande situationen kommer lufttrafikföretagen troligtvis att utföra många flygningar med mycket låga belägningsfaktorer för att skydda sina hävdvunna rättigheter, vilket förvärrar de ekonomiska förlusterna och inverkar negativt på miljön.

Enligt förordning (EEG) nr 95/93 är samordnaren av ankomst- och avgångstider den enda person som ansvarar för fördelningen av ankomst- och avgångstider och denna person ska agera i enlighet med förordningen [artikel 4.5]. När det gäller uppgiften att fördela ankomst- och avgångstider ska samordnarna agera på ett oberoende sätt och får inte bli föremål för några instruktioner från någon part.

Under de omständigheter som beskrivs ovan bör förordning (EEG) nr 95/93 ändras för att skydda lufttrafikföretagens hävdvunna rättigheter avseende de ankomst- och avgångstider som inte har använts under den period då luftfartsmarknaden har påverkats som mest av utbrottet av sars-cov-2-viruset. Förslaget gäller samtliga flygningar under fyramånadersperioden mars–juni 2020. Eftersom de allvarliga effekterna av utbrottet av sars-cov-2-viruset visade sig först i Kina och den särskilda administrativa regionen Hongkong, föreslås det vidare att de hävdvunna rättigheterna för ankomst- och avgångstider som används för lufttrafik till och från dessa marknader skyddas under en längre period. Denna längre period inleds den 23 januari 2020, då den första flygplatsen i Kina stängdes av myndigheterna.

Denna ändring skulle utgöras av en bestämmelse enligt vilken samordnarna ska anse att de ankomst- och avgångstider som har tilldelats för de aktuella referensperioderna faktiskt har använts. Denna regel skulle mildra effekterna av den nuvarande krisen och skapa rättslig säkerhet för lufttrafikföretagen när det gäller de berörda delarna av tidtabellsperioderna. Eventuella ankomst- och avgångstider som frigörs av lufttrafikföretag som ett resultat av detta skulle kunna omfördelas av samordnarna efter behov. En sådan omfördelning skulle till sin natur endast ha en tillfällig karaktär och inte påverka positionen för de lufttrafikföretag som enligt den föreslagna regeln skulle anses ha använt ankomst- och avgångstiderna i fråga.

Den nuvarande situationens karaktär gör det svårt att med säkerhet förutse när folkhälsoläget kommer att återgå till det normala och konsumentförtroendet återvända. Att föreslå att åtgärden gäller hela sommarsäsongen 2020 (som löper ut den 24 oktober 2020) skulle kunna vara oproportionellt till det klart definierade målet, för det fall att situationen faktiskt återgår till det normala under tiden. Därför föreslås det att kommissionen ges befogenhet att vid behov förlänga den period under vilken åtgärderna är tillämpliga, genom att anta delegerade akter. Kommissionen bör grunda sådana beslut på senast tillgängliga information, offentliggjord av EU:s nätverksförvaltare vid Eurocontrol, och på relevanta vetenskapliga råd.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Förordning (EEG) nr 95/93 tar inte upp sådana problem som lufttrafikföretag kan stå inför till följd av utbrottet av sars-cov-2-viruset när det gäller deras möjligheter att behålla sina ankomst- och avgångstider för påföljande tidtabellsperioder. Förordningen bör därför ändras för att mildra effekterna av den nuvarande krisen, 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**

Luftrafikföretagens ekonomiska resultat avgör huruvida den inre marknaden för luftfart och tillhörande tjänster fungerar effektivt. De negativa ekonomiska konsekvenserna av det nuvarande utbrottet av sars-cov-2-viruset för luftrafikföretag skulle kunna äventyra deras ekonomiska hälsa och få allvarliga negativa effekter på transportsystemet och ekonomin som helhet. Det är därför av yttersta vikt att förordningen om ankomst- och avgångstider ändras för att hantera luftrafikföretagens svåra belägenhet.

Åtgärden uppnår också ett viktigt hållbarhetsmål eftersom den undanröjer incitamentet för luftrafikföretag att utföra flygningar med låga belägningsfaktorer endast för att skydda sina ankomst- och avgångstider.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Förslaget grundas på artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Den artikeln medger fastställande av alla lämpliga bestämmelser för luftfart och utgjorde underlag för antagandet av förordning (EEG) nr 95/93.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Förslagets mål kan av följande skäl inte i tillräcklig grad uppnås av medlemsstaterna själva: Förordning (EEG) nr 95/93 tillåter inte medlemsstaterna att, av sådana skäl som det rör sig om här, ålägga samordnarna att betrakta oanvända ankomst- och avgångstider som använda. Detta mål kan endast uppnås genom att unionen ändrar själva förordningen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet att lindra effekterna av det nuvarande utbrottet av sars-cov-2-viruset genom att använda förordning (EEG) nr 95/93. Den föreslagna åtgärden är därför proportionerlig, även när det gäller dess tillämpning i tiden för de olika typerna av destinationer.

- **Val av instrument**

För att uppnå sitt mål måste det rättsliga instrumentet ha en direkt och allmän tillämpning, på samma sätt som förordning (EEG) nr 95/93. 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**

Detta är en brådskande åtgärd som utlöses av ett plötsligt och oförutsett utbrott av sars-cov-2-viruset och den därav följande spridningen av sjukdomen covid-19. Därför behöver åtgärden inte bedömas inom ramen för programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat och någon efterhandsutvärdering har heller inte genomförts.

Åtgärden har dock liknande räckvidd och verkan som tidigare ändringar av förordning (EEG) nr 95/93, som utlöstes av andra nödsituationer. Dessa innefattar följande:

- 2002 i efterdyningarna av terroristattacker den 9/11 (förordning (EG) nr 894/2002).
- 2003 efter Irakkriget och utbrottet av svår akut respiratorisk sjukdom (sars) (förordning (EG) nr 1554/2003).
- 2009 mitt under den globala finanskrisen (förordning (EG) nr 545/2009).

- **Samråd med berörda parter**

Med tanke på ärendets brådskande karaktär har ett formellt samråd med berörda parter inte genomförts. Både medlemsstaternas myndigheter och berörda parter har dock uppmanat kommissionen att anta ett förslag till lämpliga åtgärder inom ramen för förordning (EEG) nr 95/93.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Som det förklarats var det inte möjligt att på ett korrekt sätt inhämta sakkunskap på grund av situationens brådskande karaktär. Kommissionen har dock dragit nytta av de erfarenheter som gjorts genom tillämpningen av och ändringarna av förordning (EEG) nr 95/93, som också omfattade samråd med experter.

- **Konsekvensbedömning**

Med tanke på situationens brådskande karaktär har någon konsekvensbedömning inte genomförts. Åtgärden har liknande räckvidd och verkan som tidigare ändringar av förordning (EEG) nr 95/93, som utlöstes av andra nödsituationer. Åtgärden syftar till att lindra de ekonomiska förluster som lufttrafikföretagen drabbas av till följd av ”använd-eller-förlora-det”-regeln och att minska den negativa inverkan på miljön.

- **Grundläggande rättigheter**

Ej tillämpligt.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Ej tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

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

Åtgärden innehåller inga specifika åtgärder för övervakning eller rapportering, men kommissionen bör bli skyldig att följa utvecklingen av utbrottet av sars-cov-2-viruset och dess inverkan på luftfarten och bemyndigas att vid behov anta en delegerad akt som förlänger de tidsperioder som berörs av åtgärden.

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

Artikel 10a ersätts med en ny artikel enligt vilken samordnarna, för bedömningen av hävdvunna rättigheter, ska anse att de ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 1 mars 2020–30 juni 2020 har använts av de lufttrafikföretag som de ursprungligen tilldelats. En längre och tidigare period (som inleds den 23 januari 2020) anges för ankomst- och avgångstider för flygningar mellan EU och Folkrepubliken Kina eller mellan EU och Folkrepubliken Kinas särskilda administrativa region Hongkong. När det gäller fall efter det att den föreslagna förordningen börjat tillämpas är det ett villkor att alla sådana ankomst- och

avgångstider måste lämnas tillbaka till samordnaren av ankomst- och avgångstider. Återlämnade ankomst- och avgångstider som därefter fördelas till andra lufttrafikföretag ger inte hävdvunna rättigheter för de lufttrafikföretag som använder dem.

Artikel 10a ger också kommissionen befogenhet att anta delegerade akter om krisen i samband med utbrottet av sars-cov-2-viruset inte har lösts och fortsätter att ha en negativ inverkan på luftfarten, även när det gäller hävdvunna rättigheter till ankomst- och avgångstider. Med tanke på hur snabbt utbrottet kan utvecklas måste de delegerade akterna antas genom ett skyndsamt förfarande.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser

(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 yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Utbrottet av sjukdomen covid-19 orsakad av coronavirus 2 (sars-cov-2) har lett till en kraftigt minskad flygtrafik till följd av en betydande nedgång i efterfrågan och direkta åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna och tredjeländer för att begränsa utbrottet. De därav följande allvarliga effekterna för lufttrafikföretag inträdde redan i januari 2020 när det gäller Folkrepubliken Kina och Folkrepubliken Kinas särskilda administrativa region Hongkong, började gälla samtliga aktörer den 1 mars 2020 och kommer sannolikt att inverka på minst två tidtabellsperioder, vintersäsongen 2019/2020 och sommarsäsongen 2020.
- (2) Dessa omständigheter ligger utanför lufttrafikföretagens kontroll och de därav frivilligt inställda eller av lufttrafikföretagen obligatoriskt inställda flygningarna utgör ett nödvändigt eller legitimt svar på dessa omständigheter. Frivilliga inställningar skyddar i synnerhet lufttrafikföretagens ekonomiska hälsa och gör att man kan undvika den miljöpåverkan som följer av tomma eller i stort sett tomma flygningar endast i syfte att upprätthålla de underliggande flygplatstiderna.
- (3) Uppgifter som offentliggjorts av EU:s nätverksförvaltare vid Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) visar en nedgång på tolv månadersbasis i storleksordningen 10 % för flygtrafiken i den europeiska regionen under första hälften av mars 2020. Lufttrafikföretagen rapporterar stora minskningar av antalet förbokningar och ställer in ett stort antal flygningar för vintersäsongen 2019–2020 och sommarsäsongen 2020 till följd av utbrottet.

² EUT C , , s . .

³ EUT C , , s . .

- (4) Enligt artikel 8.2 jämförd med artikel 10.2 i rådets förordning (EEG) nr 95/93 riskerar ett lufttrafikföretags underlåtenhet att utnyttja minst 80 % av en serie av tilldelade ankomst- och avgångstider vid en samordnad flygplats det hävdvunna företrädet för dessa ankomst- och avgångstider.
- (5) Enligt artikel 10.4 i förordning (EEG) nr 95/93 får samordnarna av ankomst- och avgångstider, vid fastställandet av det hävdvunna företrädet, bortse från outnyttjade ankomst- och avgångstider under perioder då ett lufttrafikföretag inte kunnat utföra planerade flygningar på grund av exempelvis att flygplatser stängts. Denna artikel omfattar dock inte situationer som utbrottet av sars-cov-2. En motsvarande åtgärd bör därför antas.
- (6) Mot bakgrund av antalet kända förbokningar och epidemiologiska prognoser kan det i detta skede rimligen antas att ett betydande antal inställningar som beror på utbrottet av sars-cov-2 kommer att ske under perioden från och med den 1 mars 2020 till och med åtminstone den 30 juni 2020. Outnyttjade ankomst- och avgångstider som tilldelats för denna period bör inte leda till att lufttrafikföretagen förlorar det hävdvunna företräde de annars skulle ha. Det är därför nödvändigt att fastställa villkoren för när ej utnyttjade ankomst- och avgångstider bör betraktas som använda ankomst- och avgångstider för detta ändamål, med avseende på motsvarande följande säsong.
- (7) Ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser är en värdefull ekonomisk resurs. Trots den allmänna nedgången i flygtrafiken bör inställandet av flygningar inte hindra att ankomst- och avgångstider används av andra lufttrafikföretag som trots allt kan tänkas vilja använda dem på tillfällig basis utan att detta ger dem hävdvunna rättigheter. Därför bör ankomst- och avgångstider utan dröjsmål lämnas tillbaka till samordnaren om de inte används av det lufttrafikföretag som tilldelats dem.
- (8) Det är svårt att förutsäga den fortsatta utvecklingen av sars-cov-2-utbrottet och dess ytterligare inverkan på lufttrafikföretagen. Kommissionen bör kontinuerligt analysera sars-cov-2-utbrottets effekter på luftfartssektorn och unionen bör utan onödigt dröjsmål kunna förlänga den period under vilken de åtgärder som avses i denna förordning ska tillämpas om de ogynnsamma villkoren kvarstår.
- (9) I syfte att, om det är nödvändigt och motiverat, förlänga de åtgärder som anges i denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på att ändra denna förordning i syfte att förlänga den period under vilken de åtgärder som avses i denna förordning ska tillämpas. 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 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (10) Eftersom de exceptionella omständigheter som motiverar de föreslagna åtgärderna är av brådskande karaktär, bör ett undantag föreskrivas från den tidsfrist på åtta veckor som avses i artikel 4 i det protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i Europeiska unionen som är fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.

- (11) Eftersom de exceptionella omständigheter som motiverar åtgärderna är av brådskande karaktär, bör det föreskrivas att denna förordning träder i kraft omedelbart.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 95/93 ska ändras på följande sätt:

- (1) Artikel 10a ska ersättas med följande:

”Artikel 10a

1. Vid tillämpning av artiklarna 8.2 och 10.2 ska samordnarna anse att ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 1 mars 2020–30 juni 2020 har använts av det lufttrafikföretag till vilket de ursprungligen tilldelats.

2. Vid tillämpning av artiklarna 8.2 och 10.2 ska samordnarna anse att ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 23 januari 2020–29 februari 2020 har använts av det lufttrafikföretag till vilket de ursprungligen tilldelats, i den mån det rör lufttrafik mellan flygplatser i Europeiska unionen och flygplatser i antingen Folkrepubliken Kina eller Folkrepubliken Kinas särskilda administrativa region Hongkong.

3. När det gäller ankomst- och avgångstider som infaller senare än en vecka efter den dag då denna förordning börjar tillämpas, ska punkt 1 tillämpas endast när de berörda outnyttjade ankomst- och avgångstiderna har ställts till förfogande för samordnaren för ny fördelning till andra lufttrafikföretag.

4. Om kommissionen, på grundval av uppgifter som offentliggjorts av EU:s nätverksförvaltare vid Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol), konstaterar att minskningen av trafikvolymen fortsätter jämfört med nivån under motsvarande period föregående år och sannolikt kommer att fortsätta, och på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter konstaterar att denna situation är ett resultat av sars-cov-2-utbrottet, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra den period som anges i punkt 1 i enlighet därmed.

5. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen mot bakgrund av kriterierna i punkt 4. Den ska utifrån tillgänglig information lägga fram en sammanfattande rapport om detta senast den 15 april 2020. Vid behov ska den så snart som möjligt anta den delegerade akt som föreskrivs i punkt 4.

6. Om sars-cov-2-utbrottet har långvariga effekter för luftfartssektorn i Europeiska unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 12b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.”

- (2) Följande artiklar ska införas som artiklarna 12a och 12b:

”Artikel 12a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10a ska ges till kommissionen för en period på ett år från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 10a får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 10a ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 12b

Skyndsamt förfarande

1. Delegerade akter som antas enligt denna artikel ska träda i kraft utan dröjsmål och ska tillämpas så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Delgivningen av en delegerad akt till Europaparlamentet och rådet ska innehålla en motivering till varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.

2. Såväl Europaparlamentet som rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 12a.6. I ett sådant fall ska kommissionen upphäva akten omedelbart efter det att Europaparlamentet eller rådet har delgett den sitt beslut om att invända.”

Artikel 2

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