



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.7.2022  
COM(2022) 334 final

2022/0214 (COD)

Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser på grund av covid-19-pandemin**

(Text av betydelse för EES)

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

I förordning (EEG) nr 95/93<sup>1</sup> (*förordningen om ankomst- och avgångstider*) fastställs reglerna för fördelning av ankomst- och avgångstider vid EU:s flygplatser. I artikel 10 finns en regel om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade, dvs. att lufttrafikföretag måste använda minst 80 % av tiderna i en tilldelad serie av ankomst- och avgångstider inom en viss tidtabellsperiod (sommar eller vinter) för att behålla rätten till samma serie av ankomst- och avgångstider under nästa motsvarande tidtabellsperiod (*hävdivunna* eller *historiska rättigheter*).

Covid-19-pandemin orsakade en plötslig och aldrig tidigare skådad nedgång i passagerare och efterfrågan (de lägsta nivåerna nåddes i april 2020, med en minskning på 89 % jämfört med samma veckor 2019). Eftersom flygbolagen inte längre kunde följa den normala regeln om att utnyttjade tider går förlorade utan att riskera betydande ekonomisk eller miljömässig skada, ändrade EU förordningen om ankomst- och avgångstider två gånger för att anpassa denna regel<sup>2</sup>. Den ändrade förordningen gav också Europeiska kommissionen delegerade befogenheter att förlänga lättnader avseende ankomst- och avgångstider och anpassa tröskelvärdet för utnyttjande om den minskade flygtrafiken på grund av covid-19 bestod, och sannolikt skulle fortsätta så. Kommissionen utnyttjade denna befogenhet tre gånger<sup>3</sup>. De nuvarande reglerna om lättnader avseende ankomst- och avgångstider upphör att gälla den 29 oktober 2022. Kommissionens delegerade befogenheter löpte ut den 21 februari 2022 och därför kan kommissionen inte förlänga EU:s lättnader avseende ankomst- och avgångstider efter tidtabellsperioden för sommaren 2022.

Regeln om att utnyttjade tider går förlorade upphävdes helt från och med den 1 februari 2020 till och med den 27 mars 2021 (dvs. ett fullständigt undantag). Med tanke på den efterföljande återhämtningen av efterfrågan på flygtrafik i samband med vaccinationskampanjen och införandet av EU:s digitala covidintyg har EU intagit en strategi enligt vilken lättnader avseende ankomst- och avgångstider bör inriktas på vad som är nödvändigt och balanserat genom att införa vissa konkurrensfrämjande aspekter. Lättnader avseende ankomst- och avgångstider är till sin natur sådana att de ger etablerade flygbolag en viss fördel till nackdel för nytillträdande lufttrafikföretag som potentiellt skulle kunna tillhandahålla lufttrafik men som inte kan få tillgång till flygplatskapacitet. För att minska risken för konkurrenshämmande effekter höjdes utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider stegvis från 0 % till 64 % (för tidtabellsperioden för sommaren 2022)<sup>4</sup>. När utnyttjandegraden för ankomst- och

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/459 av den 30 mars 2020 (EUT L 99, 31.3.2020, s. 1), Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/250 av den 16 februari 2021 (EUT L 58, 19.2.2021, s. 1).

<sup>3</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1477 av den 14 oktober 2020 (EUT L 338, 15.10.2020, s. 4), Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1889 av den 23 juli 2021 (EUT L 384, 29.10.2021, s. 20), Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/255 av den 15 december 2021 (EUT L 42, 23.2.2022, s. 1).

<sup>4</sup> Under tidtabellssäsongen för sommaren 2021 var den faktiska utnyttjandegraden 25 % (utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider fastställdes till 50 %, men flygbolagen kunde också lämna tillbaka upp till 50 % av sina fullständiga serier av ankomst- och avgångstider före sommarsäsongens start för tillfällig omfördelning, i utbyte mot ett fullständigt skydd av dessa serier).

avgångstider höjdes till över 0 % infördes ett antal nya motiverade undantag för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider som en ytterligare skyddsåtgärd. Dessa undantag ger ytterligare lättnader i specifika fall där ett flygbolag inte kan genomföra en flygning på grund av åtgärder som införts av offentliga myndigheter för att begränsa spridningen av covid-19 (t.ex. flygförbud eller nedstängningar vid någon av flyglinjens ändpunkter).

Andra regler för att maximera ett effektivt och konkurrensfrämjande utnyttjande av flygplatskapacitet infördes också (t.ex. en tre veckor lång tidsfrist för att lämna tillbaka ankomst- och avgångstider som man inte avsåg att utnyttja, prioritering av tillfälliga användare av ankomst- och avgångstider under vissa omständigheter osv.). Syftet med dessa regler är att maximera fördelarna för det största antalet användare och göra det möjligt för passagerarna att dra nytta av en konkurrenskraftig luftfartsmarknad och goda rese möjligheter.

Den nuvarande flygtrafiknivån i de stater som omfattas av Eurocontrol ligger på omkring 86 % av nivån under samma period 2019. Uppgifter från Eurocontrol visar också att trafiken till andra kontinenter håller på att återhämta sig i liknande takt<sup>5</sup>. Flygtrafiken till Nordamerika ligger endast 8 % under 2019 års nivåer och till Afrika är den 37 % lägre än 2019 (minskningen är mindre för nordafrikanska länder). Flygtrafiken till Sydamerika ligger 20 % under nivån för 2019 och till Mellanöstern 8 % under nivån för 2019. Den marknad som släpar efter mest är EU-Asien, som ligger på 65 % av 2019 års nivåer. Detta beror på kvarstående reserestriktioner, särskilt i Kina<sup>6</sup>, på grund av covid-19 (ankomst- och avgångstider för de berörda flyglinjerna skyddas av motiverade undantag för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider) och det faktum att många lufttrafikföretag måste kringgå ryskt luftrum för att nå länder i Asien. Detta ökar avsevärt flygtiden för de berörda flyglinjerna och tvingar flygbolagen att minska turtätheten.

Utsikterna för trafiken enligt Eurocontrol (grundscenario, som för närvarande har överträffats) ligger på 90 % i början av tidtabellsperioden för vintern 2022/2023. Enligt samma prognos kommer flygtrafiken i slutet av 2022 att ligga på 92 % (grundscenario), 96 % (gynnsamt scenario) eller 83 % (försiktigt scenario). I juni 2022 uppgick årets flygtrafik så långt till 75 % av trafiken 2019, med en uppåtgående trend. I maj 2022 reviderade *Airports Council International Europe* sin prognos för antal passagerare uppåt: den tidigare förväntade förlusten av passagerartrafik på -32 % för året uppgick då till -22 %. I en analys som offentliggjordes i maj 2022 förutspår *CAPA – Centre for Aviation* (som tillhandahåller marknadsinformation) att den erbjudna platskapaciteten kan nå 2019 års nivåer under tredje kvartalet 2022. Även om antalet passagerare fortfarande släpar efter minskar skillnaden mellan den erbjudna platskapaciteten och antalet passagerare. Med tanke på denna stabila återhämtning av flygtrafiken föreslås ingen ändring av den normala utnyttjandegraden på 80 % från och med tidtabellsperioden för vintern 2022/2023.

Erfarenheterna av pandemin har visat att den epidemiologiska situationen till följd av covid-19 är instabil och oförutsägbar. Vissa folkhälsomyndigheter har redan varnat för att covid-19-smittan kan komma att intensifieras på nytt under norra halvklotets höst- och vintersäsonger.

---

En utnyttjandegrad på 50 % antogs för tidtabellssäsongen för vintern 2021/2022 och 64 % för tidtabellssäsongen för sommaren 2022.

<sup>5</sup> [eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-20220525\\_0.pdf](#).

<sup>6</sup> Under 2021 genomförde flygbolag från EU och Kina omkring 74–76 % färre flygningar till Kina än 2019. Efter första halvåret 2022 var antalet flygningar 70 % lägre för kinesiska lufttrafikföretag och 80 % lägre för lufttrafikföretag från EU jämfört med hela 2019. Lufttrafikföretagen är därför troligen på väg att överträffa trafiknivån för 2021, men flygtrafiken till Kina är fortfarande betydligt mindre.

Det är inte möjligt att förutse hur potentiella nya varianter eller ett ökat antal fall påverkar passagerarnas möjligheter att resa. Rysslands militära aggression mot Ukraina kan dessutom vara en fortsatt starkt störande faktor.

För att lindra de potentiella negativa konsekvenserna för flygtrafiknivåerna om dessa scenarier förverkligas är det viktigt att den rättsliga ramen för fördelning av ankomst- och avgångstider är tillräckligt resiliënt för att möjliggöra proportionella, konkurrensfrämjande och snabbt införda lättnader avseende ankomst- och avgångstider. Därför föreslås att kommissionen ska ges delegerade befogenheter under en begränsad tid för att vid behov anpassa utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider om flygtrafiken fortsätter att ligga under en viss tröskel på grund av covid-19 eller de direkta effekterna av Rysslands militära aggression.

Dessutom bör flygbolagen ha fortsatt möjlighet att dra nytta av motiverade undantag för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider om offentliga myndigheter inför sanitära åtgärder som begränsar flygresor eller allvarligt hämmar passagerarnas möjlighet att resa. Det föreslås också att undantaget utvidgas till att omfatta åtgärder som vidtas för att hantera alla epidemiologiska situationer (dvs. det finns ingen begränsning till covid-19), naturkatastrofer och politisk oro som påverkar flygplatser. Den föreslagna utvidgningen av de motiverade undantagen har fått brett godkännande från alla kategorier av berörda parter (se närmare nedan).

Även om det är samordnarna av ankomst- och avgångstider som ska genomföra förordningen om ankomst- och avgångstider, har erfarenheten visat att ett närmare samarbete mellan samordnarna är nödvändigt för att upprätthålla målen i förordningen om ankomst- och avgångstider, säkerställa en konsekvent tillämpning av EU:s regler på liknande situationer och upprätthålla lika villkor. Det föreslås därför att EUACA (sammanslutning av samordnare för ankomst- och avgångstider i Europa) ska få en starkare roll när det gäller att utfärda riktlinjer. Insyn i tillämpningen av de motiverade undantagen för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider är mycket viktigt för flygbolagen, och samordnarna bör därför offentliggöra för vilka destinationer undantagen gäller. När en samordnare tillämpar undantaget för ankomst- och avgångstider vid flyglinjens ena ändpunkt bör dessutom samordnaren vid flyglinjens andra ändpunkt överväga om det ska tillämpas även där, förutsatt att det inte otillbörligt skadar flygplatsverksamheten eller rättvist tillträde till begränsad flygplatskapacitet, eller bådadera. Dessutom föreslås att om en majoritet av EU:s befolkning påverkas av åtgärder som innebär ett allvarligt hinder för flygresor får samtliga samordnare av ankomst- och avgångstider bevilja generella motiverade undantag, oavsett ankomst- eller avgångstid.

Under sina regelbundna kontakter med berörda parter har kommissionen blivit medveten om behovet av att hantera vissa konsekvenser för flygtrafiken till följd av Rysslands militära aggression mot Ukraina. Förbudet för lufttrafikföretag från unionen och andra länder att flyga in i Belarus, Rysslands och Ukrainas luftrum påverkar den planerade trafiken. Behovet av att omdirigera flygningar kan innebära att flygtiden blir betydligt längre, vilket gör det omöjligt att iaktta de ursprungligen tilldelade ankomst- och avgångstiderna. För det första ger kommissionen sitt fulla stöd till att samordnarna använder den flexibilitet som medges enligt artikel 8.4 i förordningen om ankomst- och avgångstider för att omfördela ankomst- och avgångstider för direkta flyglinjer som påverkas av flygförbudet i det ryska, belarusiska och ukrainska luftrummet. För det andra föreslås ett förtydligande att flygbolag vars ankomst- och avgångstider för flyglinjer mellan EU och Ukraina skyddas genom artikel 10.4 a, så snart som Ukrainas luftrum öppnas på nytt, bör beviljas ytterligare en återhämtningsperiod på 16 veckor innan kraven på utnyttjande av ankomst- och avgångstider åter börjar gälla. För det tredje

föreslås för att stödja Ukrainas återhämtning och uppmuntra flygbolag att återupprätta resemöjligheterna mellan EU och Ukraina, att kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att minska utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider på dessa specifika flyglinjer mellan flygplatser i EU och Ukraina. Slutligen föreslås att det uttryckligen klargörs att lufttrafikföretag som är föremål för restriktiva åtgärder som antagits enligt artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) eller som finns med i EU:s säkerhetsförteckning inte kan omfattas av tillämpningen av artikel 10.4 och 10.4a i förordningen om ankomst- och avgångstider. Deras ankomst- och avgångstider bör dras tillbaka för att undvika att flygplatskapaciteten blockeras.

Kommissionen begärde in synpunkter från den 26 april till den 24 maj 2022 och uppmanade berörda parter att reagera på det föreslagna initiativet för att förlänga lätnaden avseende ankomst- och avgångstider. Kommissionen mottog sammanlagt 43 svar, varav 29 är offentligt tillgängliga på [portalen för bättre lagstiftning](#).

Alla svarande stöder en fortsatt lätnad avseende ankomst- och avgångstider, särskilt i fråga om i) kontinuerlig möjlighet till motiverade undantag för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider, ii) samordning mellan samordnare av ankomst- och avgångstider vid tillämpningen av dessa undantag, och iii) delegerade befogenheter för kommissionen att sänka utnyttjandegraden (som fick stöd av nästan alla berörda parter). Av alla svarande begärde fem berörda parter (tre flygbolag och två sammanslutningar, som företräder de flesta av EU:s flygplatser) uttryckligen att utnyttjandegraden på 80 % skulle återinföras, medan 26 uttryckligen efterlyste en lägre utnyttjandegrad (flygbolagen begärde främst att den nuvarande utnyttjandegraden på 64 % skulle bibehållas). Vissa berörda parter, främst medlemsstater, nämnde inte någon rekommenderad utnyttjandegrad, men stödde förslaget om att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade akter. De berörda parterna uttryckte dessutom ett brett stöd för att flygbolag som utnyttjade tillfälliga ankomst- och avgångstider under perioden med lätnader avseende ankomst- och avgångstider bör ges företräde till dessa ankomst- och avgångstider, under förutsättning att det finns tillgänglig kapacitet.

Kommissionen är medveten om att begäran om att bibehålla en lägre utnyttjandegrad är kopplad till osäkerheten kring covid-19 och Rysslands militära aggression mot Ukraina och de ekonomiska konsekvenserna av detta. Covid-19-fallen kan öka igen under tidtabellsperioden för vintern, som i allmänhet innebär minskad efterfrågan. Eurocontrol förväntar sig dock att flygtrafiken kommer att ligga på 90 % av 2019 års nivåer i början av tidtabellsperioden för vintern. Det är därför inte motiverat att i detta skede tillkännage en lägre utnyttjandegrad. Kommissionen anser att det finns tillräckliga garantier mot en oväntad ogynnsam utveckling, nämligen möjligheten att när som helst sänka utnyttjandegraden genom att anta delegerade akter (vid behov genom tillämpning av det skyndsamma förfarandet), i kombination med fortsatt tillgång till motiverade undantag för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider. Kommissionen har också upprepade gånger påpekat att flygtrafiken inte behöver återgå till 2019 års trafiknivå för att reglerna om normalt utnyttjande av ankomst- och avgångstider ska kunna återinföras, eftersom det är troligt att konsumenternas preferenser kommer att ha förändrats, vilket marknaden måste anpassa sig till. Det är viktigt att flygplatskapaciteten utnyttjas på ett effektivt och konkurrensfrämjande sätt till förmån för konsumenterna och resemöjligheterna.

Många flygbolag var positiva till att utvidga tillämpningen av de motiverade undantagen för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider, t.ex. för att omfatta offentliga rekommendationer mot resor, matartrafik och inte bara direkt berörda flyglinjer och bristande tillgång till viktiga marktjänster eller annan verksamhet som är nödvändig för att stödja flygverksamheten.

Kommissionen erinrar om att de motiverade undantagen för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider utgör ett undantag från de normala reglerna och därför bör begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att inte otillbörligt begränsa konkurrensen, vilket i sin tur skulle kunna missgynna konsumenterna. Statliga rekommendationer mot resor kan påverka passagerarnas benägenhet att resa. De utgör dock inte i sig ett allvarligt hinder för resor och resor äger fortfarande rum. Om det finns stränga restriktioner vid flyglinjens andra ändpunkt, t.ex. obligatorisk karantän, nedstängning osv., gäller undantaget och ger därmed ett lämpligt skydd.

När det gäller begäran om att utvidga de motiverade undantagen för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider till att omfatta matartrafik anser kommissionen att detta går utöver vad som är nödvändigt. Många passagerare kan befinna sig på en viss flygning till ett flygbolags nav för att ansluta till olika destinationer – vissa av dessa destinationer påverkas av reserestriktioner eller behov av omdirigering, andra inte. Det är därför inte enkelt att fastställa i vilka fall en viss flygning utgör en matarflygning. Dessutom kan passagerarna anpassa sin efterfrågan till de givna omständigheterna. Även om färre passagerare kanske väljer att flyga till länder i Asien kan de t.ex. välja att resa till destinationer i Nord- eller Sydamerika i stället, och fortfarande behöva anslutning via ett nav i EU. Att godta motiverade undantag för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider i dessa scenarier skulle gå utöver målet för dessa undantag enligt artikel 10.4 e i förordningen om ankomst- och avgångstider och strida mot principen om att ankomst- och avgångstider inte är specifika för en viss flyglinje. Flygbolagen kan anpassa tidtabeller och linjenät till efterfrågan, vilket många flygbolag har gjort under pandemin.

Slutligen konstaterar kommissionen, när det gäller personalbrist, att detta kan bli ett allvarligare problem under den innevarande sommarsäsongen. Förslaget kommer dock inte att antas i tid för att omfatta innevarande säsong, och andra lösningar undersöks av berörda parter tillsammans med kommissionen. Precis som när det gäller minskad flygplatskapacitet på grund av sanitära åtgärder förespråkar kommissionen en öppen dialog mellan de berörda parterna och en ordnad kapacitetsminskning för att minimera de negativa konsekvenserna för passagerarna. Ankomst- och avgångstider som ställs in eller flyttas i tiden bör presenteras för flygbolagen och/eller deras sammanslutningar på ett öppet sätt och fördelas mellan dem i proportion till antalet ankomst- och avgångstider eller den kapacitet som utnyttjas av flygbolagen på den berörda flygplatsen.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Förordningen om ankomst- och avgångstider ger lufttrafikföretagen lättnader från regeln om att outnyttjade tider går förlorade, vilket för närvarande är ett problem för lufttrafikföretag på grund av covid-19-pandemin och Rysslands militära aggression mot Ukraina. Förordningen om ankomst- och avgångstider ger kommissionen befogenhet att anta delegerade akter som endast kan anpassa utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider för samtliga flyglinjer vid ihållande minskning av flygtrafiken på grund av epidemiologiska situationer eller direkta effekter av Rysslands militära aggression mot Ukraina, och/eller särskilt för flyglinjer mellan EU och Ukraina för att uppmuntra flygbolag att återupprätta resemöjligheterna. Förlängda perioder av alltför stor lättnad från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider leder till snedvridning av konkurrensen som i) påverkar passagerarnas resemöjligheter, sysselsättningen och kvaliteten på arbetstillfällena inom luftfartssektorn, och ii) orsakar särskilda problem för flygplatser och tjänsteleverantörer. Samtidigt skulle en återgång till de normala kraven för utnyttjande av ankomst- och avgångstider, utan möjlighet att förlita sig på motiverade undantag för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider trots risken för framtida

negativa händelser, definitivt innebära en risk att ytterligare ekonomisk börda läggs på flygbolagen, och en återgång skulle kunna få oavsiktliga negativa miljöeffekter om flygbolagen skulle genomföra flygningar endast för att upprätthålla sina ankomst- och avgångstider på flygplatser. Förordningen om ankomst- och avgångstider bör därför ändras för att i) lindra effekterna av covid-19-krisen och Rysslands militära aggression mot Ukraina, ii) skapa rättssäkerhet för lufttrafikföretagen och iii) upprätthålla enhetligheten i EU:s system för fördelning av ankomst- och avgångstider.

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

För att den inre marknaden för luftfart och tillhörande tjänster ska fungera effektivt krävs det att lufttrafikföretag och andra delar av luftfartssektorn, inbegripet flygplatser och andra tjänsteleverantörer, klarar sig ekonomiskt. De negativa ekonomiska konsekvenserna av covid-19-pandemin och Rysslands militära aggression mot Ukraina äventyrar dessa aktörers ekonomi och har allvarliga negativa effekter på lufttransportsystemet och ekonomin som helhet. Ändringen av förordningen om ankomst- och avgångstider är därför av yttersta vikt. Detta är också förenligt med EU:s klimatpolitik, eftersom det avsevärt minskar risken för att lufttrafikföretag genomför flygningar endast för att bibehålla sina ankomst- och avgångstider på flygplatser.

## **2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN**

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 100.2 i EUF-fördraget. Denna artikel utgör den rättsliga grunden för antagandet av all lämplig luftfartslagstiftning och fungerar som rättslig grund för förordningen om ankomst- och avgångstider och dess ändringar.

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

Förslagets mål kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna eftersom förordningen om ankomst- och avgångstider inte tillåter medlemsstaterna att kräva att samordnarna i) fastställer ett annat tröskelvärde för utnyttjande, ii) inför villkor för lättnader avseende ankomst- och avgångstider, och iii) ändrar utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider till följd av ändrade trafiknivåer. Dessa mål kan endast uppnås genom att EU ändrar förordningen om ankomst- och avgångstider.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet att lindra covid-19-pandemins ekonomiska konsekvenser vid tillämpningen av förordningen om ankomst- och avgångstider. I förslaget görs en avvägning mellan i) behovet av att bevilja flygbolag lättnader från regeln om att utnyttjade tider går förlorade, som svar på den låga efterfrågan på flygresor till följd av covid-19-pandemin, andra epidemiologiska situationer, naturkatastrofer och politisk oro, t.ex. Rysslands militära aggression mot Ukraina, och ii) behovet av att återgå till en normal tillämpning av reglerna om ankomst- och avgångstider i proportion till flygtrafiknivåernas återhämtning. Förslaget innehåller också ett antal konkurrensfrämjande åtgärder för att ta itu med vissa oavsiktliga negativa effekter av lättnader avseende ankomst- och avgångstider.

- **Val av instrument**

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

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

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

På grund av det brådskande behovet av att ändra förordningen om ankomst- och avgångstider innan vintersäsongen 2022/2023 startar gjordes ingen utvärdering. Det bör noteras att kommissionen sedan februari 2020 har skaffat sig betydande erfarenheter från tillämpningen av lättnader avseende ankomst- och avgångstider och har haft regelbunden kontakt med flygbolag, flygplatser och samordnare av ankomst- och avgångstider i frågan. Dessutom genomfördes en mer omfattande datainsamling i augusti 2021 för utarbetandet av förordning (EU) 2021/250, från vilken många aspekter kommer att överföras (t.ex. motiverade undantag för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider, delegerade befogenheter för att sänka utnyttjandegraden, tre veckors tidsfrist för att återlämna ankomst- och avgångstider som inte är avsedda att utnyttjas).

- **Samråd med berörda parter**

Med tanke på ärendets brådskande karaktär har något formellt samråd med berörda parter inte genomförts. Kommissionen offentliggjorde en inbjudan att lämna synpunkter för att få återkoppling via portalen för bättre lagstiftning där berörda parter kunde svara från den 26 april till den 24 maj 2022. Kommissionen fick in 29 svar på portalen och totalt 43 svar (de som inte offentliggjordes skickades direkt till kommissionens avdelningar). Kommissionen mottog synpunkter från 31 flygbolag eller deras sammanslutningar, varav 12 flygbolag utanför EU, två flygplatssammanslutningar, en samordnare av ankomst- och avgångstider och en sammanslutning för samordnare, en organisation som företräder fraktflyg, en miljöorganisation mot buller och fem myndigheter i medlemsstaterna (från Sverige, Tyskland, Italien, Nederländerna och Danmark). Kommissionen höll ett expertgruppsmöte med medlemsstaternas experter den 18 maj 2022 i undergruppen för ankomst- och avgångstider, trots att det inte finns någon rättslig skyldighet att göra det när nya förslag utarbetas. Följande medlemsstater var företrädare: Bulgarien, Tjeckien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Frankrike, Kroatien, Italien, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Finland och Rumänien.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

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

- **Konsekvensbedömning**

På grund av situationens brådskande karaktär har en konsekvensbedömning enligt bestämmelserna om bättre lagstiftning inte genomförts. Tankarna som ligger till grund för förslaget och en sammanfattning av resultatet av samrådet med berörda parter redovisas i denna motivering.



- **Grundläggande rättigheter**

Ej tillämpligt.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Ej tillämpligt.

#### **5. ÖVRIGA ASPEKTER**

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

Kommissionen bör fortsätta att följa hur covid-19-pandemin och Rysslands militära aggression mot Ukraina utvecklas och hur de inverkar på luftfarten. På samma sätt som i förordning (EU) 2021/250 bör kommissionen ges befogenhet att anta en delegerad akt för att vid behov anpassa kravet på minimiutnyttjande.

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

Den ändrade definitionen av ”nyttillträdande lufttrafikföretag” i artikel 2 i förordningen om ankomst- och avgångstider bibehålls genom att dess tillämpningsperiod förlängs så att fler lufttrafikföretag kan betraktas som nyttillträdande lufttrafikföretag och erhålla ankomst- och avgångstider från reserven. Syftet med detta är att möjliggöra ökad konkurrens på flygplatserna mot bakgrund av den förlängda perioden för lättnad avseende ankomst- och avgångstider, vilket har gjort det lättare för etablerade lufttrafikföretag på flygplatsen att behålla sina ankomst- och avgångstider.

Dessutom bibehålls definitionen av ”samordningsparametrar för covid-19” genom att dess tillämpningsperiod förlängs, och artikel 8.6a ändras.

Under perioden med lättnad avseende ankomst- och avgångstider har lufttrafikföretagen använt tillfälliga ankomst- och avgångstider som de etablerade operatörerna återlämnat till reserven för tillfällig omfördelning. Lufttrafikföretag som utnyttjat sådana ankomst- och avgångstider har hjälpt till att utnyttja de berörda serierna av ankomst- och avgångstider på ett effektivt sätt och gett passagerarna resealternativ. Följaktligen läggs artikel 8.2a till, som ger sådana lufttrafikföretag företräde vid tilldelningen av serien i fråga under nästa motsvarande tidtabellsperiod, under förutsättning att det finns tillgänglig flygplatskapacitet. Om fler än ett lufttrafikföretag har utnyttjat ankomst- och avgångstider i samma serie ska företräde ges åt det lufttrafikföretag som har utnyttjat det större antalet ankomst- och avgångstider.

Ett stycke läggs till i artikel 10.4 för att särskilt ta itu med konsekvenserna av Rysslands militära aggression mot Ukraina. I detta stycke anges att lufttrafikföretag som innehar ankomst- och avgångstider som de tidigare utnyttjade för trafik till/från Ukraina och som för närvarande skyddas av artikel 10.4 a bör beviljas en ytterligare återhämtningsperiod på 16 veckor efter det att det ukrainska luftrummet har öppnats på nytt innan någon tröskel för utnyttjande av ankomst- och avgångstider börjar gälla för dem. Detta beror på att efterfrågan sannolikt kommer att minska kraftigt på grund av omfattande förstörelse av transportinfrastruktur. Av samma anledning ger artikel 10a kommissionen delegerade befogenheter att sänka utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider på flyglinjer mellan EU och Ukraina.

Punkt e i artikel 10.4 utgår. I stället läggs en ny punkt 4a till, som omfattar det nuvarande motiverade undantaget för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider i händelse av offentliga

åtgärder för att begränsa spridningen av covid-19 som innebär ett allvarligt hinder för flygresor. Dessutom utvidgas detta undantag till att omfatta fler situationer där passagerarnas möjlighet att flyga på vissa flyglinjer påverkas avsevärt av åtgärder som vidtas av offentliga myndigheter, även i samband med andra epidemiologiska situationer, politisk oro och naturkatastrofer. I dessa fall kan lufttrafikföretagen befrias från tillämpningen av regeln om att utnyttjade ankomst- och avgångstider går förlorade. Denna fördel är dock begränsad till att undvika oavsiktliga effekter (för närmare uppgifter, se tredje, fjärde och femte styckena i den nya punkt 4a).

Andra stycket i den nya punkt 4a syftar till att klargöra hur samordnare av ankomst- och avgångstider ska beräkna utnyttjandet av ankomst- och avgångstider när vissa ankomst- och avgångstider i en serie skyddas enligt första stycket: de bör bortse från de skyddade ankomst- och avgångstiderna och avgöra om 80 % av de återstående ankomst- och avgångstiderna i serien har utnyttjats. Detta tillägg behövs för att säkerställa att effekten av de motiverade undantagen för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider begränsas till den period för vilken de var motiverade.

Sjätte stycket i den nya punkt 4a syftar till att möjliggöra en bättre samordning av tillämpningen av de motiverade undantagen för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider mellan samordnare av ankomst- och avgångstider. Framväxten av deltavarianten i april 2021 och omicronvarianten i december 2021 visade att olika samordnare av ankomst- och avgångstider tillämpade de motiverade undantagen för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider på olika sätt, vilket avsevärt kan snedvrída konkurrensen på lika villkor mellan olika flygbolag. I sjätte stycket anges därför att när en majoritet av medlemsstaterna vidtar åtgärder som innebär ett allvarligt hinder för resor och som påverkar majoriteten av EU:s befolkning får samtliga samordnare tillämpa punkt 4a på alla ankomst- och avgångstider så länge åtgärderna är i kraft. Vidare läggs punkt 4c till i artikel 10 för att stärka samordnarnas roll när det gäller att utfärda gemensamma riktlinjer och för att öka insynen.

En ny punkt 4b läggs till i artikel 10 för att klargöra att de motiverade undantagen för att inte utnyttja ankomst- och avgångstider i artikel 10.4 och 4a inte omfattar lufttrafikföretag på EU:s säkerhetsförteckning som är föremål för sanktioner eller är registrerade i stater som är föremål för sanktioner.

Artikel 10a ändras på flera sätt. Punkterna 1–4 ska utgå. Den period under vilken de nya reglerna om lättnader avseende ankomst- och avgångstider ska tillämpas fastställs till 29 oktober 2022–26 mars 2024. Dessa datum motsvarar startdatumet för Iatas vintersäsong 2022/2023 och slutdatumet för Iatas vintersäsong 2023/2024.

Genom artikel 10a.5 ges kommissionen befogenhet att under denna period anta delegerade akter för ytterligare lättnader avseende ankomst- och avgångstider för att ändra utnyttjandegraden i enlighet med trafiknivåernas utveckling, om flygtrafiken sjunker under 80 % av motsvarande nivåer för 2019 under fyra på varandra följande veckor på grund av en epidemiologisk situation eller Rysslands militära aggression mot Ukraina. Med tanke på hur snabbt flygtrafiksituationen kan förändras bör det vara möjligt att anta dessa delegerade akter genom ett skyndsamt förfarande (punkt 2).

Genom punkt 5a ges kommissionen befogenhet att under perioden anta delegerade akter för ytterligare lättnader avseende ankomst- och avgångstider för att ändra utnyttjandegraden i enlighet med trafiknivåernas utveckling särskilt för ankomst- och avgångstider som utnyttjas

för flyglinjer mellan EU och Ukraina, för att på så sätt uppmuntra flygbolag att återupprätta resemöjligheterna mellan regionerna.

I punkt 7 i den ändrade artikel 10a fastställs att ett lufttrafikföretag som inte avser att utnyttja en ankomst- eller avgångstid under perioden för lättnader avseende ankomst- och avgångstider ska göra den tillgänglig för tillfällig omfördelning till andra lufttrafikföretag senast tre veckor före det datum då man planerar att börja utnyttja ankomst- och avgångstiden. Syftet är att hjälpa andra lufttrafikföretag som kan vilja utnyttja sådana ankomst- och avgångstider tillfälligt. Dessa andra lufttrafikföretag bör ha tillräckligt med tid för att planera sin verksamhet och även för att se till att passagerare, flygplatser och leverantörer av flygplatstjänster i förväg informeras om den planerade verksamheten. Om lufttrafikföretag upprepade gånger underlåter att följa denna bestämmelse kommer de inte att kunna dra nytta av en utnyttjandegrad av ankomst- och avgångstider som är lägre än 80 %, oavsett vilken nivå som kommissionen fastställer som tröskelvärde för utnyttjandet.

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

Led d läggs till i artikel 14.6 för att göra det möjligt för samordnaren att vidta åtgärder och dra tillbaka ankomst- och avgångstider för lufttrafikföretag på EU:s säkerhetsförteckning som är föremål för sanktioner eller som är registrerade i stater som är föremål för sanktioner.

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser på grund av covid-19-pandemin**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>7</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>8</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Rådets förordning (EEG) nr 95/93<sup>9</sup> har ändrats flera gånger sedan covid-19-pandemin inleddes, eftersom kravet att använda 80 % av ankomst- och avgångstiderna i en serie för att behålla rätten till samma serie under nästa motsvarande säsong blev ohållbart för lufttrafikföretagen mot bakgrund av kraftigt minskade flygtrafiknivåer.
- (2) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol visar att flygtrafiken har återhämtat sig kraftigt sedan början av tidtabellsperioden för sommaren 2022 och att flygtrafiken i början av vintersäsongen 2022/2023 enligt den grundläggande prognosen förväntas uppgå till cirka 90 % av 2019 års nivåer. Dessa siffror motiverar en återgång till tröskelvärdet på 80 % för utnyttjande av ankomst- och avgångstider som en allmän regel, kompletterat med särskilda lättnader i utnyttjandet av ankomst- och avgångstider i fall där det är motiverat att inte använda ankomst- och avgångstider.
- (3) Erfarenheterna har dock visat att covid-19-situationen fortfarande är mycket osäker. Nya varianter, som omicron i slutet av 2021, kan uppstå och orsaka plötsliga reaktioner från stater och konsumenter som i sin tur kan påverka flygtrafiken negativt. Dessutom är vissa långdistansmarknader fortsatt påverkade av sanitära åtgärder som allvarligt hämmar trafiken.

---

<sup>7</sup> EUT C, , s. .

<sup>8</sup> EUT C, , s. .

<sup>9</sup> Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

- (4) Rysslands militära aggression mot Ukraina påverkar också flygtrafiken och lufttrafikföretagens förmåga att utnyttja sina ankomst- och avgångstider eftersom EU-lufttrafikföretag hindras från att flyga in i Belarus, Rysslands och Ukrainas luftrum.
- (5) Reserestriktioner som införs av stater av sanitära skäl och omöjligheten att flyga in i luftrum till följd av militära konflikter ligger utanför lufttrafikföretagens kontroll och kan leda till att de frivilligt eller ofrivilligt ställer in lufttrafiken eller anpassar tidtabeller till följd av dessa omständigheter. Frivilligt inställd lufttrafik i synnerhet skyddar lufttrafikföretagens ekonomi, samtidigt som den negativa miljöpåverkan som följer av flygningar endast i syfte att behålla ankomst- och avgångstiderna undviks.
- (6) Under dessa omständigheter bör lufttrafikföretag som inte utnyttjar sina ankomst- och avgångstider i enlighet med den utnyttjandegrad för ankomst- och avgångstider som anges i förordning (EEG) nr 95/93 inte automatiskt förlora det företräde till serier av ankomst- och avgångstider som anges i artikel 8.2 och artikel 10.2 i den förordningen som de annars skulle ha. Särskilda regler bör fastställas för detta ändamål.
- (7) Samtidigt är det viktigt att påminna om målen i förordning (EEG) nr 95/93, nämligen att säkerställa en effektiv användning av flygplatskapaciteten och att säkerställa rättvis tillgång för alla flygbolag till begränsad flygplatskapacitet och därigenom främja konkurrensen. Anpassningen av kraven på normalt utnyttjande av ankomst- och avgångstider genom en lägre utnyttjandegrad eller utökade motiverade undantag för uteblivet utnyttjande bör vara strikt inriktade på situationer där lättnader av kraven avseende ankomst- och avgångstider är nödvändiga och inte leda till orättvisa konkurrens fördelar för de lufttrafikföretag som innehar historiska ankomst- och avgångstider.
- (8) I synnerhet är det nödvändigt att säkerställa att lufttrafikföretag som är beredda att tillhandahålla lufttrafik får möjlighet att utnyttja outnyttjad kapacitet och att de har utsikter att bibehålla sådana ankomst- och avgångstider på lång sikt. Detta bör ge lufttrafikföretagen fortsatta incitament att utnyttja flygplatskapaciteten, vilket i sin tur skulle gynna konsumenternas rese möjligheter.
- (9) Det är därför nödvändigt att, i enlighet med dessa principer och för en begränsad period, fastställa på vilka villkor lufttrafikföretag fortsätter att ha rätt till serier av ankomst- och avgångstider enligt artikel 8.2 och artikel 10.2 i förordning (EEG) nr 95/93, och att fastställa krav för berörda lufttrafikföretag att frigöra outnyttjad kapacitet. Perioden bör löpa från och med den 29 oktober 2022 till och med den 26 mars 2024 i linje med Eurocontrols återhämtningsprognos.
- (10) Termen *nyttillträdande lufttrafikföretag* bör även fortsättningsvis definieras brett för att öka antalet lufttrafikföretag som omfattas och därmed ge fler lufttrafikföretag möjlighet att etablera och utvidga sin verksamhet.
- (11) Från och med den 29 oktober 2022 till och med den 26 mars 2024 bör man i systemet för fördelning av ankomst- och avgångstider fortsätta att beakta de insatser som görs av lufttrafikföretag som har genomfört flygningar med ankomst- och avgångstider som ingår i en serie som ett annat lufttrafikföretag har rätt till enligt artikel 8.2 och artikel 10.2 i förordning (EEG) nr 95/93, men som har gjorts tillgängliga för samordnaren av ankomst- och avgångstider för tillfällig omfördelning. Lufttrafikföretag som har använt en serie på minst fem ankomst- och avgångstider bör därför prioriteras vid tilldelningen av denna serie under nästa motsvarande tidtabellsperiod, förutsatt att det finns tillgänglig flygplatskapacitet.

- (12) För att hantera effekterna av Rysslands militära aggression mot Ukraina och för att stödja återhämtningen av resemöjligheterna mellan unionen och Ukraina är det nödvändigt att förlänga den period under vilken operatörer kan åberopa den anledning som anges i artikel 10.4 a i förordning (EEG) nr 95/93 för att motivera att serien av ankomst- och avgångstider inte används för flyglinjerna mellan unionen och Ukraina.
- (13) Utan att det påverkar medlemsstaternas skyldighet att följa unionsrätten, särskilt bestämmelserna i fördragen och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008<sup>10</sup>, kan negativa konsekvenser för passagerares resemöjligheter, orsakade av eventuella restriktioner som antas av offentliga myndigheter i medlemsstater eller tredjeländer för att hantera epidemiologiska situationer, naturkatastrofer eller politisk oro, inte tillskrivas lufttrafikföretagen, och konsekvenserna bör lindras om dessa åtgärder avsevärt påverkar genomförbarheten i fråga om eller möjligheten till resor eller efterfrågan på de berörda flyglinjerna. Lindrande åtgärder bör säkerställa att lufttrafikföretag inte bestraffas för underlåtenhet att använda ankomst- och avgångstider om detta orsakas av sådana restriktioner.
- (14) För att minska risken för snedvridning av konkurrensen och säkerställa ett effektivt utnyttjande av flygplatskapaciteten bör särskilda lättnader avseende konsekvenserna av införandet av de restriktioner som avses i skäl 13 ha begränsad varaktighet och omfattning för att säkerställa att effekten av den lindrande åtgärden begränsas till den period för vilken den var motiverad. Ankomst- och avgångstider som omfattas av sådana åtgärder för att lindra de restriktioner som avses i skäl 13 bör därför inte räknas med i den procentandel av användningen av ankomst- och avgångstider som avses i artikel 8.2 och artikel 10.2 i förordning (EEG) nr 95/93.
- (15) Det är nödvändigt att klargöra att bestämmelserna om motiverade undantag i fråga om utebliven användning av ankomst- och avgångstider inte är tillämpliga på lufttrafikföretag som är föremål för restriktiva åtgärder som antagits i enlighet med artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, eller på lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen och som förtecknas i bilaga A eller B till kommissionens förordning (EG) nr 474/2006<sup>11</sup>. För att säkerställa en effektiv tillämpning av dessa åtgärder bör även de lufttrafikföretag som redan är föremål för sådana restriktiva åtgärder som är i kraft den dag då denna förordning träder i kraft undantas från möjligheten att åberopa bestämmelserna om motiverade undantag i fråga om utebliven användning av ankomst- och avgångstider.
- (16) Samarbetet mellan samordnarna bör stärkas för att säkerställa ett enhetligt genomförande av förordning (EEG) nr 95/93 i hela unionen. EUACA (sammanslutning av samordnare för ankomst- och avgångstider i Europa) bör fortsätta att utfärda riktlinjer för att säkerställa ett harmoniskt genomförande av unionens regler, särskilt när det gäller bestämmelsen om åtgärder för att lindra de restriktioner som avses i skäl 13. Huruvida begränsningen tillämpas eller inte är viktig information för lufttrafikföretagen när de planerar sina tidtabeller. Därför bör öppen kommunikation från samordnarnas sida säkerställas.

---

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

<sup>11</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14).

- (17) Samtidigt som bestämmelsen om åtgärder för att lindra de restriktioner som avses i skäl 13 bör tolkas strikt, eftersom den utgör ett undantag från de normala kraven för användning av ankomst- och avgångstider, kan vissa fall kräva gemensamma åtgärder från samtliga samordnare för att säkerställa lika villkor i hela unionen. På vissa villkor och på grundval av ett enhälligt beslut bör samordnarna tillämpa den bestämmelsen på alla ankomst- och avgångstider som innehas vid samordnade flygplatser.
- (18) I syfte att hantera effekterna av covid-19 och de direkta effekterna av Rysslands militära aggression mot Ukraina på flygtrafiken, och i syfte att där så är strikt nödvändigt och motiverat, reagera flexibelt på de utmaningar som lufttransportsektorn står inför till följd av detta, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen vad gäller att inom ett visst intervall ändra procentvärdena för minimiutnyttjandegraden i linje med Eurocontrols återhämtningsprognos för en tidtabellsperiod som infaller under perioden från och med den 29 oktober 2022 till och med den 26 mars 2024 .
- (19) Med tanke på de förödande konsekvenserna av Rysslands militära aggression mot Ukraina och för att stödja resemöjligheterna till eller från Ukraina i dess efterdyningar, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen vad gäller att inom ett visst intervall ändra procentvärdena för minimiutnyttjandegraden för flyglinjerna mellan unionen och Ukraina för en tidtabellsperiod som infaller under perioden från och med den 29 oktober 2022 till och med den 26 mars 2024.
- (20) 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<sup>12</sup>. 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.
- (21) Flygplatser, leverantörer av flygplatstjänster och lufttrafikföretag behöver ha information om den tillgängliga kapaciteten för att kunna planera på lämpligt sätt. Lufttrafikföretagen bör fortsätta att, så snart som möjligt och senast tre veckor före den planerade driftsdagen, ställa ankomst- och avgångstider som de inte tänker utnyttja till samordnarens förfogande för eventuell omfördelning till andra lufttrafikföretag. Om utnyttjandegraden för ankomst- och avgångstider sänks genom en delegerad akt bör lufttrafikföretag som upprepade gånger underlåter att uppfylla detta krav inte gynnas av den sänkta tröskeln.
- (22) Om en samordnare är förvissad om att ett lufttrafikföretag har upphört med sin verksamhet på en flygplats bör samordnaren dra tillbaka ankomst- och avgångstiderna från lufttrafikföretaget och placera dem i reserven för omfördelning till andra lufttrafikföretag.
- (23) Förbudet för lufttrafikföretag att flyga in i unionens luftrum genom tillämpning av restriktiva åtgärder som antagits i enlighet med artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt eller ett verksamhetsförbud enligt förordning (EG) nr 474/2006 kan leda till omotiverad blockering av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser. Även om ankomst- och avgångstider som tidigare utnyttjats av sådana lufttrafikföretag kan omfördelas från fall till fall under tidtabellssäsongen ger detta inte

---

<sup>12</sup> [EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.](#)

tillräckliga incitament till ett effektivt utnyttjande av ankomst- och avgångstider som gör det möjligt för flygbolagen att öka konkurrensen och resemöjligheterna på lång sikt, till förmån för konsumenterna. Ankomst- och avgångstiderna bör därför omedelbart dras tillbaka från de berörda lufttrafikföretagen.

- (24) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa särskilda regler och lättnader från de allmänna kraven för utnyttjande av ankomst- och avgångstider under en begränsad tidsperiod för att mildra effekterna av covid-19-krisen och Rysslands militära aggression mot Ukraina på flygtrafiken, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den föreslagna åtgärdens omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (25) Med beaktande av den brådskande som följer av de extraordinära förhållandena i samband med covid-19-pandemin och Rysslands militära aggression mot Ukraina anses det lämpligt att aktivera det undantag från den tidsfrist på åtta veckor som föreskrivs i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i unionen, fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.
- (26) För att de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska kunna genomföras så snart som möjligt, bör den av brådskande skäl träda i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

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

1. I artikel 2.ba ska de inledande orden ersättas med följande:

”ba) under den period som avses i artikel 10a.5 avses med ’nyttillträdande lufttrafikföretag’.”

2. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 första stycket ska de inledande orden ersättas med följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7, 8a, 9, 10.1 och 14 ska punkt 1 i den här artikeln inte tillämpas när följande villkor är uppfyllda:”

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

”Under den period som avses i artikel 10a.5 och förutsatt att flygplatsen har tillgänglig kapacitet ska en serie ankomst- och avgångstider som återlämnats till ankomst- och avgångstidsreserven i enlighet med punkt 1 i den här artikeln i slutet av tidtabellsperioden (*referenstidtabellsperioden*) på begäran för nästa motsvarande tidtabellsperiod tilldelas ett lufttrafikföretag som efter tillämpning av artikel 10a.7 har använt minst fem ankomst- och avgångstider i serien i fråga under referenstidtabellsperioden.”

c) Punkt 6a ska ersättas med följande:

”6a. Under den period då samordningsparametrarna för covid-19 gäller och för att möjliggöra en korrekt tillämpning av dessa samordningsparametrar får samordnaren ändra tidpunkten för begärda eller tilldelade ankomst- och avgångstider som faller inom den period som anges i artikel 10a.5 eller annullera dem efter att ha hört det berörda lufttrafikföretaget. I



detta sammanhang ska samordnaren beakta de ytterligare regler och riktlinjer som avses i punkt 5 i den här artikeln, på de villkor som anges där.”

3. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

- (a) Punkt 2a ska upphöra att gälla.
- (b) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

- i) Första stycket ska ändras på följande sätt:

- Led d ska ersättas med följande:

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

- Punkt e ska utgå.

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

- iii) Följande stycke ska läggas till:

”Om effekterna av Rysslands militära aggression mot Ukraina och förstörelsen av kritisk infrastruktur påverkar förmågan att tillhandahålla lufttrafik och upprätthålla efterfrågan ska samordnarna tillämpa första stycket led a på flyglinjerna mellan unionen och Ukraina under den tid som luftrummet är stängt och en ytterligare återhämningsperiod på 16 veckor. Samordnaren ska underrätta kommissionen om startdatum och slutdatum för 16-veckorsperioden.”

- (c) Följande punkter ska införas som punkterna 4a, 4b och 4c:

”4a. Under den period som avses i artikel 10a.5 kan det också vara motiverat att inte utnyttja en ankomst- eller avgångstid om offentliga myndigheter inför restriktioner i syfte att hantera en allvarlig epidemiologisk situation, en naturkatastrof eller politisk oro vid någon av ändpunkterna för flyglinjen vars ankomst- eller avgångstid utnyttjades eller skulle utnyttjas, under förutsättning att dessa restriktioner avsevärt påverkar genomförbarheten i fråga om eller möjligheten till resor eller efterfrågan på de berörda flyglinjerna och att restriktionerna leder till något av följande:

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

- (b) Ett allvarligt hinder för passagerarnas möjlighet att resa med ett lufttrafikföretag på denna direkta flyglinje under en väsentlig del av den relevanta tidtabellsperioden, om hindret är kopplat till, men inte begränsat till, någon av följande orsaker:

- Reserestriktioner på grund av nationalitet eller bosättningsort, förbud mot alla resor som inte är nödvändiga eller förbud mot flygningar från eller till vissa länder eller geografiska områden,

- Restriktioner som avser rörlighet eller karantäns- eller isoleringsåtgärder inom det land eller den region där destinationsflygplatsen är belägen (inklusive mellanliggande punkter), såvida inte karantän kan undvikas genom ett negativt test, bevis på tillfrisknande eller bevis på vaccinering som erkänns av unionen.

- Restriktioner som avser tillgången till tjänster som är nödvändiga för att direkt stödja driften av en flygförbindelse, inklusive stängning av besöksnäring och offentliga tjänster, t.ex. i fråga om transporter, vilket leder till en allvarlig nedgång i efterfrågan vid någon av flyglinjens ändpunkter.
  - Begränsningar av antalet passagerare per flygning och antalet flygningar per lufttrafikföretag, vilket leder till en allvarlig nedgång i efterfrågan avseende någon av flyglinjens ändpunkter.
- (c) Restriktioner som avser flygbesättningens rörlighet och som avsevärt hindrar lufttrafik från eller till de flygplatser som trafikeras, inbegripet plötsliga inreseförbud eller att besättningen oväntat blir strandad på grund av karantänåtgärder, såvida inte karantän kan undvikas genom ett negativt test, bevis på tillfrisknande eller bevis på vaccinering som erkänns av unionen.

Om det är motiverat att inte utnyttja en ankomst- eller avgångstid på grund av de restriktioner som avses i första stycket ska samordnarna bortse från den ankomst- eller avgångstiden och tillämpa den procentsats för utnyttjande av ankomst- och avgångstider som avses i artikel 8.2 och artikel 10.2 på de återstående ankomst- och avgångstiderna i serien.

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

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

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

På grundval av ett enhälligt beslut av samordnarna och efter att ha underrättat kommissionen får samordnarna tillämpa denna punkt på alla ankomst- och avgångstider som innehas vid unionens samordnade flygplatser när en majoritet av medlemstaterna, som företräder majoriteten av unionens befolkning, tillämpar de restriktioner som avses i första stycket under en väsentlig del av tidtabellssäsongen, vilket i stor utsträckning gör flygtrafiken i unionen olönsam eller leder till ojämlika konkurrensvillkor.

4b. Punkterna 4 och 4a ska inte tillämpas på lufttrafikföretag vars verksamhet hindras av restriktiva åtgärder som antagits i enlighet med artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, inbegripet de som är i kraft den [*dag då denna förordning träder i kraft*] eller på lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen och som förtecknas i bilaga A eller B till kommissionens förordning (EG) nr 474/2006\*.

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

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

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

4. Artikel 10a ska ändras på följande sätt:

(a) Rubriken ska ersättas med följande:

*”Artikel 10a*

**Fördelning av ankomst- och avgångstider som svar på covid-19-krisen och Rysslands militära aggression mot Ukraina”**

(b) Punkterna 1–4 ska utgå.

(c) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Under perioden från och med den 29 oktober 2022 till och med den 26 mars 2024, om uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol tydligt visar att den veckovisa flygtrafiken under var och en av fyra på varandra följande veckor sjunker till under 80 % av 2019 års nivåer för motsvarande veckor på grund av covid-19 eller andra epidemiologiska situationer eller som en direkt effekt av Rysslands militära aggression mot Ukraina, och att minskningen av flygtrafiken jämfört med nivån under motsvarande period 2019, på grundval av Eurocontrols trafikprognoser, sannolikt kommer att kvarstå, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra de procentvärden som anges i artikel 8.2 och artikel 10.2 inom ett intervall mellan 0 % och 70 % för en tidtabellsperiod som infaller under den period som avses i denna punkt. Om Eurocontrols prognoser för flygtrafiken ligger närmare 2019 års nivåer och de flesta indikatorer visar att flygtrafiken har stabiliserats ska kommissionen välja ett högre värde inom detta intervall. I detta syfte ska kommissionen beakta samtliga följande faktorer:

- (a) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol om trafiknivåer och trafikprognoser.
- (b) Indikatorer rörande efterfrågan på lufttransport av passagerare och gods, inbegripet trender i fråga om förbokningar, flygbolagens planerade tidtabeller, flottstorlek, utnyttjande av flottan och kabinfaktorer.
- (c) Åtgärder som vidtas av offentliga myndigheter i samband med en epidemiologisk situation och som har en märkbar effekt på flygtrafiknivåerna till eller från flygplatser i unionen, påtvingade omdirigeringar på grund av stängningar av luftrummet eller förbud för EU-lufttrafikföretag att flyga in i ett tredjelands luftrum, med beaktande av råd från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet i dess informationsbulletin om konfliktzoner.
- (d) Uppgifter från Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar och Världshälsoorganisationen om covid-19 eller andra epidemiologiska situationer som kännetecknas av en hög grad av smittsamhet som sannolikt kommer att orsaka en allvarlig nedgång i flygtrafiken.”

(d) Följande punkt ska införas som punkt 5a:

”5a. Om kommissionen under den period som avses i punkt 5 konstaterar att förstörelsen av infrastruktur och inverkan på levnadsvillkoren till följd av Rysslands militära aggression mot Ukraina innebär att det gradvisa återställandet av flygtrafiken mellan Ukraina och unionen kräver en lägre utnyttjandegrad för flyglinjer till och från Ukraina ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra de procentvärden som fastställs i artikel 8.2 och artikel 10.2 inom ett intervall på mellan 0 % och 70 % för ankomst- och avgångstider som utnyttjas på flyglinjer till eller från Ukraina för en tidtabellsperiod inom den period som avses i punkt 5. Om Eurocontrols prognoser för flygtrafiken ligger närmare 2019 års nivåer och de flesta indikatorer visar att flygtrafiken har stabiliserats ska kommissionen välja ett högre värde inom detta intervall. I detta syfte ska kommissionen beakta följande faktorer:

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

(e) Punkterna 6 och 7 ska ersättas med följande:

”6. Om covid-19-krisen, andra epidemiologiska situationer eller direkta effekter av Rysslands militära aggression mot Ukraina har långvariga effekter för luftfartssektorn i 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.

7. Under den period som avses i punkt 5 ska lufttrafikföretagen senast tre veckor före den planerade driftsdagen göra ankomst- och avgångstider som de inte avser att använda tillgängliga för samordnaren för omfördelning till andra lufttrafikföretag. Om ett lufttrafikföretag underlåter att ställa fler än tre ankomst- och avgångstider i en serie till samordnarens förfogande i enlighet med denna punkt ska lufttrafikföretaget ha rätt till hela serien av ankomst- och avgångstider under nästa motsvarande tidtabellsperiod endast om hela serien av ankomst- och avgångstider har använts av lufttrafikföretaget under minst 80 % av tiden, oavsett om artikel 8.2 och artikel 10.2 har ändrats genom den delegerade akt som avses i den här artikeln.”

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

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10a ges till kommissionen till och med den 26 mars 2024.”

6. Artikel 14.6 ska ändras på följande sätt:

(a) Led c ska ersättas med följande:

”c) När en samordnare, under den period som avses i artikel 10a.5, på grundval av information som samordnaren förfogar över fastställer att ett lufttrafikföretag har upphört med sin verksamhet vid en flygplats och inte längre kan utnyttja de ankomst- och avgångstider som det har tilldelats, ska samordnaren dra tillbaka serien av ankomst- och avgångstider från lufttrafikföretaget under återstoden av tidtabellsperioden och placera dem i reserven, efter att ha hört lufttrafikföretaget i fråga.”

(b) Följande led ska läggas till som led d:

”d) När en samordnare, under den period som avses i artikel 10a.5 och på grundval av information som samordnaren har tillgång till, fastställer att ett lufttrafikföretag som omfattas av restriktiva åtgärder som antagits i enlighet med artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, inklusive de som är i kraft den [dag då denna förordning träder i kraft] eller ett lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i unionen och som förtecknas i bilaga A eller B till förordning (EG) nr 474/2006 inte kan utnyttja ankomst- och avgångstider under en betydande del av säsongen, ska samordnaren dra tillbaka serien av ankomst- och avgångstider från det lufttrafikföretaget för återstoden av tidtabellsperioden och placera dem i reserven, efter att ha hört det berörda lufttrafikföretaget.”

#### *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*