

## I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2021/250

af 16. februar 2021

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-krisen

(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 Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Covid-19-krisen har medført en kraftig nedgang i lufttrafikken som følge af et betydeligt fald i efterspørgslen og direkte foranstaltninger truffet af medlemsstaterne og tredjelande for at inddæmme spredningen af covid-19. Dette har haft alvorlige konsekvenser for luftfartsselskaberne siden den 1. marts 2020, og det er sandsynligt, at dette vil fortsætte i de kommende år.
- (2) Disse omstændigheder ligger uden for luftfartsselskabernes kontrol og har medført frivillig eller obligatorisk aflysning af deres flyvninger. Navnlige beskytter frivillige aflysninger luftfartsselskabernes finansielle soliditet og undgår negative miljøpåvirkninger forårsaget af flyvninger med tomme eller stort set tomme fly, der kun gennemføres med det formål at bevare deres slots.
- (3) Tal offentliggjort af Eurocontrol, der er netforvalter for det fælles europæiske luftrums lufttrafiknetfunktioner, viser et fortsat fald i lufttrafikken fra år til år på omkring 74 % pr. medio juni 2020.
- (4) Det er ikke muligt på grundlag af kendte forudbestillinger, Eurocontrols prognoser og epidemiologiske prognoser at forudsige, hvornår det er sandsynligt, at perioden med den stærkt forringede efterspørgsel forårsaget af covid-19-krisen vil ophøre. Ifølge de seneste prognoser fra Eurocontrol vil lufttrafikken i februar 2021 udgøre omkring halvdelen af niveauet i februar 2020. De prognoser, der strækker sig ud over denne dato, bygger på en række ukendte faktorer såsom tilgængeligheden af covid-19-vacciner. Under disse omstændigheder bør luftfartsselskaber,

<sup>(1)</sup> Udtalelse af 27.1.2021 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 11.2.2021 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 15.2.2021.

der ikke benytter deres slots i overensstemmelse med den udnyttelsessats, der er fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 <sup>(3)</sup>, ikke automatisk miste den forrang med hensyn til slotserier, jf. artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, i nævnte forordning, som de ellers ville have. Nærværende forordning bør fastsætte særlige regler til dette formål.

- (5) Disse regler bør samtidig imødegå potentielle negative virkninger for konkurrencen mellem luftfartsselskaberne. 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 luftfartsselskaber til at udnytte lufthavnskapaciteten, hvilket igen vil være til gavn for forbrugerne.
- (6) Det er derfor nødvendigt i overensstemmelse med disse principper og for en begrænset periode at fastlægge de betingelser, hvorpå luftfartsselskaberne fortsat er berettigede til slotserier i henhold til artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 95/93, og at fastsætte krav for de pågældende luftfartsselskaber om, at de skal frigive uudnyttet kapacitet.
- (7) I den periode, hvor lufttransport påvirkes negativt af covid-19-krisen, bør definitionen af begrebet »nytilkommet luftfartsselskab« udvides for at øge antallet af luftfartsselskaber, der er omfattet, hvorved flere luftfartsselskaber får mulighed for at etablere og udvide deres aktiviteter, hvis de ønsker det. Det er imidlertid nødvendigt at begrænse de privilegier, som hører til luftfartsselskaber, der er omfattet af denne definition, til egentlige nytilkomne luftfartsselskaber ved at udelukke ethvert luftfartsselskab, der sammen med sit moderselskab eller sammen med sine egne datterselskaber eller sit moderselskabs datterselskaber har over 10 % af alle slots, der er tildelt på den pågældende dag i en given lufthavn.
- (8) I den periode, hvor lempelsen af slotudnyttelsesreglerne finder anvendelse, bør der i forbindelse med slottildelingen 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 det luftfartsselskab, der har ret til dem i henhold til disse artikler, ikke ansøger om dem.
- (9) Indførelsen af særlige covid-19-relaterede sundhedsforanstaltninger i lufthavnene kan føre til en reduktion af den tilgængelige kapacitet, hvilket kan gøre det nødvendigt at fastsætte særlige covid-19-koordineringsparametre. For at muliggøre en korrekt anvendelse af disse parametre bør koordinatorene have mulighed for i sådanne situationer at tilpasse tidspunkterne for slots, der tildeles luftfartsselskaber i henhold til artikel 8 i forordning (EØF) nr. 95/93, eller for at annullere sådanne slots for den fartplansæson, i hvilken der anvendes særlige covid-19-relaterede sundhedsforanstaltninger.
- (10) For at lette udnyttelsen af lufthavnskapaciteten i sommerfartplansæsonen 2021 bør luftfartsselskaberne have mulighed for at returnere hidtidige slots til koordinatoren inden fartplansæsonens begyndelse, så de kan omfordeles på ad hoc-basis. Luftfartsselskaber, som returnerer en hel slotserie inden den frist, der er fastsat i denne forordning, bør bevare deres ret til den samme slotserie i den pågældende lufthavn for sommerfartplansæsonen 2022. I betragtning af de øvrige lempelser af slotreglerne i denne forordning bør luftfartsselskaber med et stort antal slots i en lufthavn have mulighed for at returnere maksimalt halvdelen af deres slots på denne måde.
- (11) Uden at det berører medlemsstaternes forpligtelse til at overholde EU-retten, navnlig reglerne fastlagt i traktaterne og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 <sup>(4)</sup>, kan de negative konsekvenser af eventuelle foranstaltninger, der vedtages af de offentlige myndigheder i medlemsstaterne eller tredjelande for at inddæmme spredningen af covid-19, og som med meget kort varsel begrænser muligheden for at rejse, ikke tilskrives luftfartsselskaberne, og disse konsekvenser bør afbødes, hvor disse foranstaltninger i væsentlig grad påvirker gennemføreligheden af eller muligheden for rejser eller efterspørgslen på de pågældende ruter. Dette bør omfatte foranstaltninger, der fører til en delvis eller fuldstændig lukning af grænsen eller luftrummet eller til en delvis eller fuldstændig lukning eller begrænsning af kapaciteten i de pågældende lufthavne, til bevægelsesrestriktioner for besætningsmedlemmer, der i væsentlig grad hæmmer flytrafikken, eller til alvorlige hindringer for passagerernes mulighed for at rejse med et hvilket som helst luftfartsselskab på en given rute, herunder rejserestriktioner, bevægelsesrestriktioner eller karantæneforanstaltninger i destinationslandet eller -regionen eller restriktioner for tilgængeligheden af tjenester, der yder afgørende direkte støtte til driften af en flyforbindelse. Afbødningsforanstaltningerne bør sikre, at luftfartsselskaberne ikke straffes for manglende udnyttelse af slots, hvis den manglende

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

udnyttelse skyldes sådanne begrænsende foranstaltninger, som endnu ikke var blevet offentliggjort på tidspunktet for tildelingen af slots. Lempelse af reglerne specifikt med det formål at afbøde konsekvenserne af indførelsen af sådanne foranstaltninger bør være af begrænset varighed og bør under ingen omstændigheder overstige to på hinanden følgende fartplansæsoner.

- (12) I perioder, hvor efterspørgslen påvirkes betydeligt som følge af covid-19-krisen, bør luftfartsselskaberne i det omfang, det er nødvendigt, fritages for at opfylde kravene vedrørende slotudnyttelse for at bevare retten til disse slots i den tilsvarende efterfølgende fartplansæson. Dette bør gøre det muligt for luftfartsselskaberne at øge antallet af flyvninger, når omstændighederne tillader det. Den lavere minimumsudnyttelsessats, der er fastsat med henblik herpå, bør tage hensyn til trafikudsigterne for 2021 pr. begyndelsen af 2021, som var på omkring 50 % af 2019-trafikkniveauet, usikkerheden omkring covid-19-krisen og en tilbagevenden af forbrugernes tillid og trafikniveauet.
- (13) For at imødegå covid-19-krisens skiftende indvirkning og den deraf følgende manglende klarhed vedrørende udviklingen af trafikniveauer på mellemlang sigt samt for at kunne reagere fleksibelt, når det er strengt nødvendigt og berettiget, på de udfordringer, som lufttransportsektoren står over for som følge heraf, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af anvendelsesperioden for de lempede slotudnyttelseskrav og procentværdierne for minimumsudnyttelsessatsen inden for et vist interval. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning<sup>(7)</sup>. 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.
- (14) For at kunne foretage de nødvendige forberedelser i god tid skal luftfartsselskaberne og koordinatorene have kendskab til de betingelser, der finder anvendelse på udnyttelsen af slots i en given fartplansæson. Kommissionen bør derfor bestræbe sig på at vedtage de delegerede retsakter så tidligt som muligt og bør under alle omstændigheder vedtage sådanne retsakter inden den frist for returnering af slots, som er fastlagt i artikel 10, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 95/93.
- (15) Lufthavne, lufthavnstjenesteleverandører og luftfartsselskaber har brug for oplysninger om den disponible kapacitet for at kunne planlægge ordentligt. Luftfartsselskaberne bør så tidligt som muligt og senest tre uger før den planlagte dato for benyttelsen 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 luftfartsselskaberne gentagne gange og forsætligt undlader at overholde dette krav eller ethvert andet krav i forordning (EØF) nr. 95/93, bør de pålægges passende sanktioner eller tilsvarende foranstaltninger.
- (16) Hvis en koordinator finder det godtgjort, at et luftfartsselskab er ophørt med at beflyve en lufthavn, bør koordinatoren straks trække slotsene tilbage fra det pågældende luftfartsselskab og lægge dem i puljen med henblik på omfordeling til andre luftfartsselskaber.
- (17) Målet for denne forordning, nemlig at fastsætte specifikke regler og lempe de generelle regler om slotudnyttelse i en begrænset periode for at afbøde virkningerne af covid-19-krisen på lufttrafikken, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens 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.

<sup>(7)</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (18) I betragtning af sagens hastende karakter som følge af de ekstraordinære omstændigheder, der er relateret til covid-19-krisen, bør der ske en fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlaments rolle i Unionen, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union, traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.
- (19) For at sikre omgående anvendelse af foranstaltningerne i denne forordning, bør den som følge af den hastende karakter træde i kraft på 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) følgende litra indsættes:

»ba) i den periode, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 3, forstås ved »nytilkommet luftfartsselskab«:

- i) et luftfartsselskab, der anmoder om et slot, der indgår i en slotserie, i en lufthavn på en given dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, i alt ville have under syv slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag, eller
- ii) et luftfartsselskab, der anmoder om en slotserie til en ruteflyvning med passagerer uden mellemlanding mellem to lufthavne i Unionen, hvor højst to andre luftfartsselskaber opererer samme ruteflyvning uden mellemlanding mellem disse lufthavne den pågældende dag, og som, hvis anmodningen imødekommes, stadig ville have under ni slots i den pågældende lufthavn på den pågældende dag til den pågældende flyvning uden mellemlanding.

Et luftfartsselskab, der sammen med sit moderselskab, sine egne datterselskaber eller sit moderselskabs datterselskaber har over 10 % af alle slots, der er tildelt på den pågældende dag i en bestemt lufthavn, betragtes ikke som et nyttilkommet luftfartsselskab«

b) følgende litra tilføjes:

»n) »covid-19-koordineringsparametre«: reviderede koordineringsparametre, der resulterer i en reduktion af den disponible lufthavnskapacitet i en koordineret lufthavn som følge af særlige sundhedsforanstaltninger, som medlemsstaterne pålægger som reaktion på covid-19-krisen.«

2) Artikel 7, stk. 1, første afsnit, affattes således:

»1. Luftfartsselskaber, der beflyver eller har til hensigt at beflyve en fartplansformidlet eller koordineret lufthavn, indgiver alle de relevante oplysninger til henholdsvis fartplansformidleren eller koordinatoren, som de anmoder om. Alle relevante oplysninger gives i det format og inden for den tidsfrist, der er specificeret af fartplansformidleren eller koordinatoren. På det tidspunkt, hvor det ansøger om slots, skal et luftfartsselskab navnlig informere koordinatoren om, hvorvidt det ved tildeling af slots kan nyde godt af status som nyttilkommet luftfartsselskab, som omhandlet i artikel 2, litra b) eller ba).«

3) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

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

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

## b) følgende stykke indsættes:

»2a. I den i artikel 10a, stk. 3, omhandlede periode skal en slotserie, der blev returneret til slotpuljen i overensstemmelse med nærværende 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 slotserien ikke allerede er blevet tildelt det luftfartsselskab, der oprindeligt var i besiddelse af denne serie, for den næste tilsvarende fartplansæson i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 2.

Hvis mere end én ansøger opfylder kravene i første afsnit, gives fortrinsret til det luftfartsselskab, der har benyttet det større antal slots i den pågældende serie.«

## c) følgende stykke indsættes:

»6a. I den periode, hvor covid-19-koordineringsparametrene finder anvendelse, kan koordinatoren med henblik på en korrekt anvendelse af disse koordineringsparametre ændre tidspunkterne for de slots, der er anmodet om eller tildelt, hvis de ligger i den referenceperiode, der er fastsat i artikel 10a, stk. 3, eller annullere dem efter høring af det berørte luftfartsselskab. Koordinatoren tager i denne forbindelse hensyn til de yderligere regler og retningslinjer, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 5, på de deri fastsatte betingelser.«

## 4) Artikel 8a, stk. 3, affattes således:

## »3.

- a) Slots, der er tildelt et nyttilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, litra b) eller ba), kan ikke overføres, som anført i nærværende artikels stk. 1, litra b), i et tidsrum på to ligeværdige fartplansæsoner, undtagen når det drejer sig om en retmæssigt bemyndiget overtagelse af en insolvent virksomheds aktiviteter.
- b) Slots, der er tildelt et nyttilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, litra b), nr. ii) og iii), eller i artikel 2, litra ba), nr. ii), kan ikke overføres til en anden rute, som anført i nærværende artikels stk. 1, litra a), i et tidsrum på to ligeværdige fartplansæsoner, medmindre det nyttilkomne luftfartsselskab gives samme prioritet på den nye rute som på den oprindelige rute.
- c) Slots, der er tildelt et nyttilkommet luftfartsselskab, som defineret i artikel 2, litra b) eller ba), kan ikke byttes som anført i nærværende artikels stk. 1, litra c), i et tidsrum på to ligeværdige fartplansæsoner undtagen for at forbedre slottiderne for disse flyvninger i forhold til de tider, der oprindeligt blev ansøgt om.«

## 5) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

## a) følgende stykke indsættes:

»2a. Uanset stk. 2 giver en slotserie, der er tildelt for fartplansæsonen fra den 28. marts 2021 til den 30. oktober 2021, luftfartsselskabet ret til samme slotserie for fartplansæsonen fra den 27. marts 2022 til den 29. oktober 2022, hvis luftfartsselskabet har stillet hele slotserien til rådighed for koordinatoren med henblik på omfordeling inden den 28. februar 2021. Dette stykke finder kun anvendelse på slotserier, der var blevet tildelt det samme luftfartsselskab for fartplansæsonen fra den 29. marts 2020 til den 24. oktober 2020. Det antal slots, som det pågældende luftfartsselskab kan benytte sig af i henhold til dette stykke, er begrænset til et antal svarende til 50 % af de slots, som det samme luftfartsselskab blev tildelt for fartplansæsonen fra den 29. marts 2020 til den 24. oktober 2020, medmindre det blev tildelt færre end 29 slots om ugen i gennemsnit i den foregående tilsvarende fartplansæson i den pågældende lufthavn.«

## b) stk. 4 ændres således:

## i) følgende litra tilføjes:

- »e) i den i artikel 10a, stk. 3, omhandlede periode, de offentlige myndigheders indførelse af foranstaltninger, der har til formål at imødegå spredningen af covid-19 i den ene ende af en rute, som de relevante slots blev benyttet eller skulle benyttes til at operere, forudsat at foranstaltningerne ikke var blevet offentliggjort på tidspunktet for tildelingen af slotserier, at disse foranstaltninger i væsentlig grad påvirker gennemførligheden af eller muligheden for rejser eller efterspørgslen på de pågældende ruter, og at de førte til en af følgende:
  - i) delvis eller fuldstændig lukning af grænsen eller luftrummet, eller delvis eller fuldstændig lukning eller begrænsning af lufthavnens kapacitet, i en væsentlig del af den relevante fartplansæson

- ii) 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, herunder
    - 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)
    - restriktioner for tilgængeligheden af tjenester, der yder afgørende direkte støtte til driften af en flyforbindelse
  - iii) bevægelsesrestriktioner for besætningsmedlemmer, der i væsentlig grad hæmmer flytrafikken fra eller til de benyttede lufthavne, herunder pludselige indrejseforbud eller besætningsmedlemmer, der stranded uventede steder på grund af karantæneforanstaltninger.«
- ii) følgende afsnit tilføjes:

»Litra e) finder anvendelse i den periode, hvor de i nævnte litra omhandlede foranstaltninger finder anvendelse, og i en yderligere periode på op til seks uger inden for de i tredje, fjerde og femte afsnit omhandlede grænser. Hvis de i litra e) omhandlede foranstaltninger ophører med at finde anvendelse mindre end seks uger før en fartplansæsons afslutning, finder litra e) imidlertid kun anvendelse på den resterende del af seksugersperioden, hvis de pågældende slots benyttes til den samme rute i den efterfølgende fartplansæson.

Litra e) finder kun anvendelse på slots, der benyttes til ruter, som de allerede blev benyttet til af luftfartsselskabet inden offentliggørelsen af de i nævnte litra omhandlede foranstaltninger.

Litra e) ophører med at finde anvendelse, hvis luftfartsselskabet benytter de pågældende slots til at skifte til en rute, for hvilken de offentlige myndigheder ikke har truffet foranstaltninger.

Luftfartsselskaber kan begrunde den manglende udnyttelse af et slot i overensstemmelse med litra e) i maksimalt to på hinanden følgende fartplansæsoner.«

- c) Stk. 6, andet afsnit, affattes således:

»Ansøgninger fra nytilkomne luftfartsselskaber, der klassificeres som sådanne i henhold til artikel 2, litra b), nr. i) og ii), artikel 2, litra b), nr. i) og iii), eller artikel 2, litra ba), nr. i) og ii), gives forrang.«

- 6) Artikel 10a affattes således:

»Artikel 10a

### Slottildeling som reaktion på covid-19-krisen

1. Med henblik på artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, anser koordinatorene de slots, der er blevet tildelt for perioden fra den 1. marts 2020 til den 27. marts 2021, for at være benyttet af det luftfartsselskab, som de oprindeligt blev tildelt.

2. Med henblik på artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, anser koordinatorene de slots, der er blevet tildelt for perioden fra den 23. januar 2020 til den 29. februar 2020, for at være benyttet af det luftfartsselskab, som de oprindeligt blev tildelt, for så vidt som det vedrører flyvninger mellem lufthavne i Unionen og lufthavne i enten Folkerepublikken Kina eller i Folkerepublikken Kinas Særlige Administrative Område Hongkong.

3. For så vidt angår slots, der ikke er blevet stillet til rådighed for koordinatoren med henblik på omfordeling i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2a, i perioden fra den 28. marts 2021 til den 30. oktober 2021, og med henblik på artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, er et luftfartsselskab, hvis det til koordinatorens tilfredshed dokumenterer, at det har benyttet de pågældende slotserier efter koordinatorens instrukser i mindst 50 % af tiden i den fartplansæson, for hvilken de er blevet tildelt, berettiget til samme slotserier i den næste tilsvarende fartplansæson.

For så vidt angår den i dette stykkes første afsnit omhandlede periode er de i artikel 10, stk. 4, og artikel 14, stk. 6, litra a), omhandlede procentsatser 50 %.

4. For så vidt angår slots med en dato, der ligger fra den 9. april 2020 til den 27. marts 2021, finder stk. 1 kun anvendelse, hvis luftfartsselskabet har returneret de relevante ubenyttede slots til koordinatoren med henblik på omfordeling til andre luftfartsselskaber.

5. Hvis Kommissionen på grundlag af data offentliggjort af Eurocontrol, der er netforvalter for det fælles europæiske luftrums lufttrafiknetfunktioner, finder, at nedgangen i lufttrafikken i forhold til niveauet i den tilsvarende periode i 2019 varer ved og ifølge trafikprognoser fra Eurocontrol sandsynligvis vil vedvare, og på grundlag af de bedste tilgængelige videnskabelige data ligeledes finder, at denne situation skyldes virkningerne af covid-19-krisen, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a med henblik på at ændre den i nærværende artikels stk. 3 omhandlede periode i overensstemmelse hermed.

Kommissionen tillægges beføjelser til, hvor det er strengt nødvendigt for at tage højde for covid-19-krisens skiftende indvirkning på lufttrafikkniveauet, at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a med henblik på at ændre de i nærværende artikels stk. 3 omhandlede procentværdier inden for et interval på mellem 30 % og 70 %. Kommissionen tager med henblik herpå hensyn til ændringer, der har fundet sted siden den 20. februar 2021, på grundlag af følgende elementer:

- a) data offentliggjort af Eurocontrol om trafikniveauer og trafikprognoser
- b) udviklingen i lufttrafikken i løbet af fartplansæsonerne, under hensyntagen til den udvikling, der er observeret siden covid-19-krisens begyndelse, og
- c) indikatorer vedrørende efterspørgslen efter passager- og fragtttransport med fly, herunder udviklingen i flådestørrelse, flådeudnyttelse og belægningsgrader.

Delegerede retsakter i henhold til dette stykke vedtages senest den 31. december for den efterfølgende sommerfartplansæson og senest den 31. juli for den efterfølgende vinterfartplansæson.

6. Hvis det i forbindelse med en langvarig påvirkning af luftfartssektoren i Unionen som følge af covid-19-krisen er påkrævet i særligt hastende tilfælde, finder proceduren i artikel 12b anvendelse på delegerede retsakter vedtaget i henhold til nærværende artikel.

7. I den i stk. 3 omhandlede periode stiller luftfartsselskaberne senest tre uger før den planlagte dato for benyttelsen eventuelle slots, som de ikke har til hensigt at benytte, til rådighed for koordinatoren med henblik på omfordeling til andre luftfartsselskaber.»

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

»2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10a, tillægges Kommissionen indtil den 21. februar 2022.«

8) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) stk. 5 affattes således:

»5. Medlemsstaterne fastsætter og anvender sanktioner, som er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning, eller tilsvarende foranstaltninger over for luftfartsselskaber, som gentagne gange og forsætligt undlader at overholde denne forordning.«

b) i stk. 6 tilføjes følgende litra:

»c) Hvis en koordinator i den i artikel 10a, stk. 3, omhandlede periode 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 tilbagerække de pågældende slotserier fra dette luftfartsselskab for den resterende del af fartplansæsonen og placere dem i puljen efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab.«

*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 Bruxelles, den 16. februar 2021.

*På Europa-Parlamentets vegne*

D. M. SASSOLI

*Formand*

*På Rådets vegne*

A. P. ZACARIAS

*Formand*

---