

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/459

av den 30 mars 2020

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

efter att ha hört Europeiska ekonomiska och sociala kommittén,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽¹⁾, och

av följande skäl:

- (1) Covid-19-utbrottet har lett till en kraftigt minskad flygtrafik till följd av en betydande nedgång i efterfrågan och direkta åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna och tredjeländer för att begränsa utbrottet. De därav följande allvarliga effekterna för lufttrafikföretag inträdde redan i januari 2020 när det gäller Folkrepubliken Kina och Folkrepubliken Kinas särskilda administrativa region Hongkong, har varit genomgripande sedan den 1 mars 2020, och kommer sannolikt att påverka minst två tidtabellsperioder, vintersäsongen 2019/2020 och sommarsäsongen 2020.
- (2) Dessa omständigheter ligger utanför lufttrafikföretagens kontroll och den av lufttrafikföretagen frivilligt eller obligatoriskt inställda lufttrafik som följer därav utgör ett nödvändigt eller legitimt svar på dessa omständigheter. Frivilligt inställd lufttrafik i synnerhet skyddar lufttrafikföretagens ekonomiska hälsa och gör att den negativa miljöpåverkan som följer av tomma eller i stort sett tomma flygningar endast i syfte att upprätthålla de underliggande ankomst- och avgångstiderna kan undvikas.
- (3) Uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, som är funktionen för nätverksförvaltning för flygtrafiknätet inom det gemensamma europeiska luftrummet, visar en nedgång på tolv månadersbasis på cirka 10 % för flygtrafiken i den europeiska regionen under första hälften av mars 2020. Lufttrafikföretagen rapporterar stora minskningar av antalet förbokningar och ställer in ett stort antal flygningar för tidtabellsperioderna "vintersäsongen 2019/2020" och "sommarsäsongen 2020" till följd av utbrottet.

⁽¹⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 mars 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 30 mars 2020.

- (4) Enligt artikel 8.2 i rådets förordning (EEG) nr 95/93 ^(?), jämförd med artikel 10.2 i den förordningen, äventyrar ett lufttrafikföretags underlåtenhet att utnyttja minst 80 % av en serie av tilldelade ankomst- och avgångstider vid en samordnad flygplats det hävdvunna företrädet till dessa ankomst- och avgångstider.
- (5) Enligt artikel 10.4 i förordning (EEG) nr 95/93 får samordnarna av ankomst- och avgångstider, vid fastställandet av det hävdvunna företrädet, bortse från outnyttjade ankomst- och avgångstider under perioder då ett lufttrafikföretag inte kunnat bedriva planerad lufttrafik på grund av exempelvis att flygplatser stängts. Den artikeln behandlar dock inte situationer som covid-19-utbrottet. Det är därför lämpligt att ändra förordning (EEG) nr 95/93 i enlighet med detta.
- (6) Mot bakgrund av antalet kända förbokningar och epidemiologiska prognoser kan det i detta skede rimligen antas att ett betydande antal flygningar kommer att ställas in på grund av covid-19-utbrottet under perioden från och med den 1 mars 2020 åtminstone till och med den 24 oktober 2020. Outnyttjade ankomst- och avgångstider som tilldelats för denna period bör inte leda till att lufttrafikföretagen förlorar det hävdvunna företräde som de annars skulle ha. Det är därför nödvändigt att fastställa villkoren för när ej utnyttjade ankomst- och avgångstider bör anses ha använts för dessa ändamål, med avseende på motsvarande följande säsong.
- (7) Ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser är en värdefull ekonomisk resurs. Trots den allmänna nedgången i flygtrafiken bör inställandet av lufttrafik emellertid inte hindra att ankomst- och avgångstider används av andra lufttrafikföretag som kan vilja använda dem på tillfällig basis utan att detta ger dem hävdvunna rättigheter. Därför bör ankomst- och avgångstider utan dröjsmål lämnas tillbaka till samordnaren om de inte används av det lufttrafikföretag som tilldelats dem.
- (8) Det är svårt att förutsäga den fortsatta utvecklingen av covid-19-utbrottet och dess ytterligare inverkan på lufttrafikföretagen. Kommissionen bör kontinuerligt analysera effekterna av covid-19-utbrottet på luftfartssektorn och unionen bör utan onödigt dröjsmål kunna förlänga den period under vilken de åtgärder som avses i denna förordning ska tillämpas om de ogynnsamma villkoren kvarstår.
- (9) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att anse att ankomst- och avgångstider som inte använts på grund av covid-19-utbrottet har använts, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av 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 det målet.
- (10) I syfte att, om det är nödvändigt och motiverat, förlänga de åtgärder som anges i denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att förlänga den period under vilken de åtgärder som avses i denna förordning ska tillämpas. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ^(?). 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.
- (11) Med beaktande av den brådska som föranleds av de exceptionella omständigheter som förorsakats av covid-19-utbrottet, har det ansetts lämpligt att föreskriva ett undantag från den åttaveckorsperiod som avses i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i Europeiska unionen, fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.
- (12) Denna förordning bör av brådska skäl träda i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

^(?) 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).

^(?) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Artikel 10a ska ersättas med följande:

”Artikel 10a

1. Vid tillämpning av artiklarna 8.2 och 10.2 ska samordnarna anse att ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 1 mars 2020–24 oktober 2020 har använts av det lufttrafikföretag till vilket de ursprungligen tilldelades.
2. Vid tillämpning av artiklarna 8.2 och 10.2 ska samordnarna anse att ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 23 januari 2020–29 februari 2020 har använts av det lufttrafikföretag till vilket de ursprungligen tilldelades, avseende lufttrafik mellan flygplatser i unionen och flygplatser i antingen Folkrepubliken Kina eller Folkrepubliken Kinas särskilda administrativa region Hongkong.
3. När det gäller ankomst- och avgångstider som infaller senare än den 8 april 2020, ska punkt 1 tillämpas endast när de berörda outnyttjade ankomst- och avgångstiderna har ställts till förfogande för samordnaren för ny fördelning till andra lufttrafikföretag.
4. Om kommissionen, på grundval av uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, som är funktionen för nätverksförvaltning för flygtrafiknätet inom det gemensamma europeiska luftrummet, konstaterar att minskningen av trafikvolymen kvarstår jämfört med nivån under motsvarande period föregående år och sannolikt kommer att kvarstå, och även, på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter, konstaterar att denna situation är ett resultat av covid-19-utbrottet, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a för att ändra den period som anges i punkt 1 i enlighet därmed.
5. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen mot bakgrund av kriterierna i punkt 4. Kommissionen ska utifrån tillgänglig information lägga fram en sammanfattande rapport om detta till Europaparlamentet och rådet senast den 15 september 2020. Vid behov ska kommissionen anta den delegerade akt som föreskrivs i punkt 4 så snart som möjligt.
6. Om covid-19-utbrottet 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.”

2. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 12a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10a ska ges till kommissionen till och med den 2 april 2021.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 10a får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

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

Artikel 12b

Skyndsamt förfarande

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

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

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 30 mars 2020.

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
D. M. SASSOLI

På rådets vägnar
Ordförande
G. GRLIĆ RADMAN