



Bruxelles, den 16.12.2020  
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 for så vidt angår midlertidig lempelse af reglerne om slotudnyttelse i Unionens lufthavne som følge af covid-19-pandemien**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2020) 341 final}

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### • Forslagets begrundelse og formål

Ved forordning (EØF) nr. 95/93<sup>1</sup> ("forordningen om lufthavnsslots") fastsættes der regler for tildeling af slots i EU's lufthavne. I artikel 10 fastsættes der en regel om, at ubenyttet brugsret fortabes ("brug den eller mist den-reglen"), hvilket betyder, at luftfartsselskaberne skal benytte mindst 80 % af de tildelte slots i en given fartplansæson (sommer eller vinter) for at bevare forrang med hensyn til de samme slotserier i den tilsvarende fartplansæson for det næste år (såkaldte "hævdvundne rettigheder").

Som følge af den nedgang i passagerefterspørgslen, der er forårsaget af covid-19-pandemien, har luftfartsselskaberne ændret deres fartplaner væsentligt siden den 1. marts 2020, hvilket har resulteret i, at udnyttelsen af slots i koordinerede lufthavne er faldet til under den tærskel på 80 %, der er fastsat i forordningen om lufthavnsslots.

For at tage hånd om denne situation vedtog Den Europæiske Union den 30. marts 2020 en ændring af forordningen om lufthavnsslots med henblik på at fravige "brug den eller mist den-reglen" for hele sommerfartplansæsonen 2020, som sluttede den 24. oktober 2020. Ved samme ændring fik Kommissionen desuden tillagt beføjelser til at forlænge den periode, som fravigelsen gælder for, ved hjælp af en eller flere delegerede retsakter. Den 14. oktober 2020 vedtog Kommissionen en delegeret retsakt om forlængelse af perioden for fravigelse af "brug den eller mist den-reglen" indtil udgangen af vinterfartplansæsonen 2020/21, dvs. den 27. marts 2021.

Som forventet har nedgangen i passagerefterspørgslen været ved i hele sommerfartplansæsonen 2020. Ifølge data fra Eurocontrol startede nedgangen i luftrafikken i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) i uge 11 med et fald på 17 % i forhold til samme uge i 2019. Lufttrafikken fortsatte sin hastige nedgang, hvilket resulterede i et fald på 59 % og 82 % i henholdsvis uge 12 og 13 sammenlignet med 2019. De laveste trafikmængder blev registreret i uge 15 og 16 (et fald på 89 %). Der er i en stikprøve på 10 europæiske luftfartsselskaber konstateret et fald i den gennemsnitlige belægningsgrad fra 80 % i uge 9 til 26 % i uge 15. Dette betød ikke alene, at luftfartsselskaberne fløj mindre hyppigt, men også at de resterende flyvninger var underbooket sammenlignet med 2019. I uge 23, da der igen i vid udstrækning blev åbnet for flyrejser inden for EU, steg den gennemsnitlige belægningsgrad til 44 %. I samme uge i 2019 lå den gennemsnitlige belægningsgrad for de samme luftfartsselskaber på mellem 75 % (uge 4) og 86 % (uge 16). Medio november 2020 var luftrafikken faldet med 65 % i forhold til samme uge i 2019.

De seneste Eurocontrol-prognoser viser, at luftrafikken i februar 2021 kun forventes at nå op på halvdelen af niveauet i februar 2020. Hvad der sker derefter er usikkert, men der er ingen tegn på, at efterspørgslen i sommersæsonen 2021 vil komme op på noget, der er i nærheden af det niveau, vi har oplevet i de seneste år.

Det bør samtidig erindres, at formålet med "brug den eller mist den-reglen" er at sikre den mest effektive udnyttelse af lufthavnskapaciteten for at opnå den størst mulige fordel for flest

---

<sup>1</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).

mulige brugere og give passagererne mulighed for at høste fordelene ved et konkurrencepræget luftfartsmarked med gode forbindelsesmuligheder. Lempelsen af "brug den eller mist den-reglen" har netop lettet byrden for luftfartsselskaberne i denne periode med en hidtil uset mangel på efterspørgsel og restriktioner for lufttrafikken, samtidig med at man har undgået de negative miljøvirkninger af flyvninger med tomme eller stort set tomme fly, der udelukkende gennemføres med det formål at bevare de tilgrundliggende lufthavnsslots. Der bør dog også tages højde for de negative virkninger af en yderligere forlængelse af fravigelsen. Virkningen af den nuværende fravigelse er, at konkurrencen fastfryses på 2019-niveauerne, uden at der stilles krav om, at den faktiske kapacitet udnyttes effektivt, fordi bestemmelserne i fravigelsen har vist sig at være utilstrækkelige til at sikre, at andre luftfartsselskaber, der er i stand til at gennemføre flyvninger, kan opnå de nødvendige slots. Tiden er nu inde til at fastlægge en køreplan for, hvordan vi skal vende tilbage til en normal anvendelse af "brug den eller mist den-reglen", når den fravigelse heraf (den 1. februar 2020-27. marts 2021), ifølge hvilken de slots, som luftfartsselskaberne havde vundet hævde på i 2019, bevares indtil udgangen af vinterfartplansæsonen 2021/22, udløber efter mere end et år. For at undgå at destabilisere luftfartsmarkedet til skade for luftfartsselskaberne, forbindelsesmulighederne, forbrugerne i EU og miljøet bør denne tilbagevenden til normal efterlevelse af nævnte regel ikke ske pludseligt. Tilbagevenden til normal efterlevelse bør ske i takt med de fremtidige stigninger i trafikniveauet i retning af 2019-niveauet eller en stabilisering af lufttrafikken i overensstemmelse med den nye markedssituation.

Det foreslås derfor, at den normale anvendelse af de krav vedrørende udnyttelsen af slots, der er fastsat i forordningen om lufthavnsslots, bør finde anvendelse igen fra begyndelsen af sommerfartplansæsonen 2021, men at satsen fastsættes til 40/60 i stedet for 80/20. Det vil sige, at et luftfartsselskab skal benytte 40 % af en given slotserie for at bevare fortrinsret med hensyn til en given slotserie i den tilsvarende efterfølgende fartplansæson. En sådan justering vil bidrage til i rimeligt omfang at beskytte historiske rettigheder under det kraftige fald i efterspørgslen efter flyrejser som følge af covid-19-pandemien og til at undgå miljøvirkningerne af tomme eller stort set tomme flyvninger, der kun gennemføres med det formål at bevare de tilgrundliggende lufthavnsslots. Den vil også bidrage til en mere effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten, hvilket er til gavn for både passagerer og forbindelsesmulighederne.

Som følge af de erfaringer, der er gjort, indeholder dette forslag om en lempelse af reglerne om slotudnyttelse, betingelser, der på den ene side skal sikre, at den periode, hvor lempelsen finder anvendelse, er forenelig med en optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten, og som på den anden side skal bidrage til at bevare konkurrencen til gavn for passagererne. Lempelsen bør gælde for de luftfartsselskaber, der har til hensigt at benytte deres hævdundne slots, så snart efterspørgslen stiger tilstrækkeligt til, at det igen bliver rentabelt at gennemføre flyvningerne. Slotserier, der for nylig er tildelt et luftfartsselskab for første gang, dvs. slotserier, som luftfartsselskabet ikke har hævdundne rettigheder til, bør ikke være omfattet af lempelsen, eftersom luftfartsselskaberne ansøgte om sådanne yderligere slots velvidende, at efterspørgslen efter flyrejser var lav på grund af covid-19-pandemien, og at de tilgrundliggende slotserier er undtaget fra "brug den eller mist den-reglen". Luftfartsselskaber, der tildeles sådanne slotserier for første gang, vil derfor skulle benytte mindst 80 % af disse nytildelte slotserier for at opnå fortrinsret med hensyn til den næste tilsvarende fartplansæson. Denne tilgang svarer til den frivillige aftale mellem lufthavne, luftfartsselskaber og

slotkoordinatorer om anvendelsen af fravigelsen af slotkrav for vinterfartplansæsonen 2020/21 og derefter<sup>2</sup>.

"Brug den eller mist den-reglen" (dvs. kravet om, at mindst 80 % af slotserien skal udnyttes), bør også fortsat finde anvendelse i tilfælde af, at der byttes slots i henhold til artikel 8a, stk. 1, litra c), hvis dette ledsages af en finansiel eller anden kompensation. Hensigten er at hindre, at der betales et vederlag for den værdi, der ligger i lempelsen af slotreglerne. Til gengæld ville et slotbytte uden finansiel eller anden kompensation, der f.eks. foretages for at forbedre tiderne, ikke stå i vejen for, at lempelsen af slotreglerne kan finde anvendelse på de respektive slots. Det samme ville f.eks. gælde for slots, der overføres som følge af afgørelser truffet af de offentlige myndigheder i henhold til national konkurrenceret eller EU-konkurrenceret (jf. artikel 8b i forordningen om lufthavns slots).

Forslaget indeholder en frist for, hvornår luftfartsselskaberne skal returnere ubenyttede slots til koordinatoren, hvis de vil være omfattet af lempelsen. En frist på tre uger før datoen for den planlagte benyttelse af de pågældende slot vil give lufthavnene og andre leverandører af lufthavnstjenester tid til at få overblik over, hvor stor en kapacitet der er behov for, og omfanget af de operationer, der forventes gennemført, således at de kan sikre sig, at de stiller tilstrækkelig infrastruktur, faciliteter og personale til rådighed. En sådan frist giver også andre luftfartsselskaber mulighed for at vurdere, hvor megen lufthavnskapacitet der er til rådighed, skulle de ønske at benytte den til at gennemføre flyvninger. Jo tidligere slots stilles til rådighed til omfordeling, desto mere sandsynligt er det, at andre luftfartsselskaber vil kunne benytte dem. De regler, der foreslås herved, omfatter både en midlertidig omfordeling for den respektive sæson (uden at det luftfartsselskab, som disse slots er blevet omfordelt til, opnår hævdvundne rettigheder), eller en permanent omfordeling, dvs. hvor det luftfartsselskab, som returnerede slotsene til puljen, ikke påtænker at benytte dem i den næste tilsvarende fartplansæson. I sådanne tilfælde bør luftfartsselskaber, der benyttede mindst fem af disse slots, gives fortrinsret frem for andre ansøgende luftfartsselskaber og nytilkomne luftfartsselskaber til alle de oprindelige slotserier, der tilhørte de luftfartsselskaber, som returnerede dem til puljen.

Det bør også præciseres, under hvilke omstændigheder koordinatorene kan trække slots tilbage fra luftfartsselskaberne. Hvis en koordinator 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, bør de pågældende slots straks returneres til puljen og stilles til rådighed til omfordeling til andre luftfartsselskaber, hvorved det luftfartsselskab, der forlader lufthavnen, fortaber de hævdvundne rettigheder til disse slots.

Det er på grundlag de oplysninger fra Eurocontrol, der foreligger i øjeblikket, rimeligt at antage, at den nuværende situation, som karakteriseres ved et ekstraordinært fald i efterspørgslen, fortsætter indtil i hvert fald begyndelsen af sommerfartplansæsonen 2021. I lyset af den usikkerhed, der hersker, er det ifølge prognoser fra sammenslutninger af luftfartsselskaber og lufthavne såsom ACI-Europe og IATA også muligt, at denne periode med usædvanlig lav efterspørgsel, kan vare mindst til og med vinterfartplansæsonen 2024/25.

---

<sup>2</sup> "Joint agreement of airlines, airports and slot coordinators on conditions that should be applied to an extension of a slot waiver to the full NW2020 season"  
<https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

Under disse omstændigheder bør forordningen om lufthavnsslots derfor ændres for yderligere at beskytte luftfartsselskabernes hævdvundne rettigheder til de slotserier, der ikke er blevet udnyttet til den normale sats på 80 % i den periode, hvor luftfartsmarkedet er blevet negativt påvirket af covid-19-pandemien. Lempelsen af slotreglerne forlænges i yderligere en sæson ud over den forlængelse, der er fastsat i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1477, og omfatter således perioden fra den 28. marts 2021 til den 30. oktober 2021. Denne lempelse indebærer, at tærsklen for udnyttelsen af slots sænkes fra 80 % til 40 %. Ændringen har desuden til formål at tillægge Kommissionen delegerede beføjelser til yderligere at forlænge perioden for lempelse af slotreglerne til at omfatte sommerfartplansæsonen 2021 og til yderligere at justere satsen for slotudnyttelse på grundlag af en række indikatorer såsom data om faktisk og forventet luftrafik, belægningsgrader og flådeudnyttelse. Kommissionen skal om nødvendigt vedtage delegerede retsakter for at justere slotudnyttelsessatsen for enhver fartplansæson fra og med vinterfartplansæsonen 2021/22 til og med vinterfartplansæsonen 2024/25.

Slottildelingen finder sted i god tid inden den respektive fartplansæson. Luftfartsselskaber, lufthavne og andre tjenesteleverandører har derfor brug for i god tid at vide besked om de regler, der gælder for en given fartplansæson. Kendskab til disse regler i god tid tilskynder samtidig til, at slots, som de ikke har til hensigt at benytte, returneres til koordinatoren på et tidligt tidspunkt. Kommissionen bør derfor vedtage de relevante delegerede retsakter, før slottildelingen er afsluttet.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Luftfartsselskaberne er i henhold til forordningen om lufthavnsslots fritaget for at anvende de regler om slotudnyttelse, som på nuværende tidspunkt er vanskelige at overholde på grund af covid-19-pandemien. Ved forordningen om lufthavnsslots tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter udelukkende med det formål at ændre den periode, hvor de lempede slotregler finder anvendelse. Lange perioder med lempelse af reglerne om slotudnyttelse fører til konkurrenceforvridninger, som påvirker passagerforbindelser, beskæftigelse og jobkvalitet i luftfartssektoren og forårsager særlige problemer for lufthavne og tjenesteleverandører. Samtidig kan en pludselig tilbagevenden til den normale "brug den eller mist den-regel" risikere at påføre luftfartsselskaberne yderligere finansielle byrder og kan desuden have en utilsigtet negativ indvirkning på miljøet som følge af, at luftfartsselskaberne foretager flyvninger med tomme eller stort set tomme fly udelukkende med det formål at bevare de tilgrundliggende lufthavnsslots. Forordningen om lufthavnsslots bør derfor ændres for at afbøde virkningerne af den aktuelle covid-19-pandemi, skabe retssikkerhed for luftfartsselskaberne og bevare sammenhængen i det europæiske system for tildeling af slots.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

En forudsætning for, at det indre marked for luftfart og dertil knyttede tjenester fungerer effektivt, er gode økonomiske resultater hos luftfartsselskaberne og de øvrige aktører i luftfartssektoren, herunder lufthavne og andre tjenesteleverandører. De negative økonomiske konsekvenser af covid-19-pandemien undergraver deres finansielle soliditet og har en særdeles negativ indvirkning på lufttransportsystemet og økonomien som helhed. Det er derfor af allerstørste betydning at få ændret forordningen om lufthavnsslots. Dette er også i overensstemmelse med EU's klimapolitik, eftersom en ændring af forordningen om lufthavnsslots vil kunne hindre luftfartsselskaberne i at foretage flyvninger med tomme eller stort set tomme fly udelukkende med det formål at bevare de tilgrundliggende lufthavnsslots.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET**

### **• Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Nævnte artikel udgør retsgrundlaget for vedtagelsen af al relevant lufttransportlovgivning og udgør retsgrundlaget for forordningen om lufthavnsslots og ændringerne dertil.

### **• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Formålet med forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, eftersom forordningen om lufthavnsslots ikke giver medlemsstaterne mulighed for kræve, at slotkoordinatorerne sætter betingelser for lempelsen af slotreglerne og ændrer satsen for slotudnyttelse som reaktion på ændringer i trafikniveauet. Dette mål kan kun nås ved, at Unionen ændrer forordningen om lufthavnsslots.

### **• Proportionalitetsprincippet**

Forslaget går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målet om at afbøde de økonomiske konsekvenser af covid-19-pandemien for så vidt angår anvendelsen af forordningen om lufthavnsslots. Forslaget skaber en balance mellem behovet for at fritage luftfartsselskaberne for anvendelsen af "brug den eller mist den-reglen" som følge af den lave efterspørgsel efter lufttransport grundet covid-19-pandemien og behovet for at vende tilbage til en normal anvendelse af reglerne om slottildeling i takt med, at lufttrafikken tiltager. Forslaget indeholder også en række konkurrencefremmende foranstaltninger til imødegåelse af visse utilsigtede negative virkninger af de gældende bestemmelser om fravigelse af slotreglerne.

### **• Valg af retsakt**

For at nå målet med retsakten skal den være direkte og almengyldig på samme måde som forordningen om lufthavnsslots. Den mest hensigtsmæssige retsakt er derfor en forordning.

## **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

### **• Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I henhold til artikel 10a, stk. 5, i forordningen om lufthavnsslots som ændret ved forordning (EU) 2020/459 skulle Kommissionen senest den 15. september 2020 forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en sammenfattende rapport om lufttrafiksituationen. For at indsamle data og andre oplysninger har Kommissionens tjenestegrene været i regelmæssig kontakt med luftfartsselskaber, lufthavne, slotkoordinatorer og deres sammenslutninger for at overvåge lufttrafiksituationen, vurdere covid-19-pandemiens indvirkning på efterspørgslen efter lufttransport og lufttrafikkens omfang og afgøre, hvor effektiv fravigelsen af slotreglerne har været. I rapporten, som blev offentliggjort den 14. september 2020, foretager Kommissionen en vurdering af gennemførelsen af fravigelsen af slotreglerne og udpeger visse mangler. Der er ikke foretaget en evaluering i henhold til reglerne om bedre regulering, eftersom det haster at få vedtaget regler, der rettidigt og på behørig vis fritager luftfartsselskaberne for at anvende "brug den eller mist den-reglen" i lyset af de vedvarende konsekvenser af covid-19-pandemien.

- **Høringer af interesserede parter**

Som følge af sagens hastende karakter er der ikke gennemført en formel høring af de interesserede parter. Kommissionen offentliggjorde en køreplan med henblik på feedback og en offentlig høring på portalen for bedre regulering, som de interesserede parter kunne besvare i perioden fra den 1. til den 28. september 2020. Som følge af sagens hastende karakter blev høringen afkortet fra de sædvanlige 12 uger til 4 uger. Der blev i samme periode ligeledes iværksat en målrettet høring og fremsendt anmodninger om data.

- **Ekspertbistand**

Som tidligere forklaret har det ikke været muligt at foretage indsamling af ekspertbistand over en længere periode på grund af situationens hastende karakter. Kommissionen har imidlertid trukket på de erfaringer, der er gjort i forbindelse med anvendelsen og ændringerne af forordningen om lufthavnsslots, som også omfattede høringer af eksperter.

- **Konsekvensanalyse**

Som følge af sagens hastende karakter er der ikke gennemført en konsekvensanalyse i henhold til reglerne om bedre lovgivning. Forslaget ledsages af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene. I arbejdsdokumentet gøres der rede for konsekvenserne af anvendelsen af "brug den eller mist den-reglen" under covid-19-pandemien, ligesom der gøres rede for, hvordan fravigelsen af slotreglerne er blevet anvendt, siden den trådte i kraft, og der gives en beskrivelse af de mangler, der er konstateret på luftfartsmarkedet. Derudover drøftes det, hvordan lempelsen af slotreglerne kan udfases i takt med, at lufttrafikken tiltager igen. Dokumentet præsenterer den foretrukne vej frem med hensyn til at afhjælpe manglerne, og det indeholder en vurdering af de sandsynlige konsekvenser.

- **Grundlæggende rettigheder**

Ikke relevant.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Ikke relevant.

#### **5. ANDRE FORHOLD**

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen bør fortsat følge udviklingen af covid-19-pandemien og dens indvirkning på lufttransporten. Som det er tilfældet i henhold til forordning (EU) 2020/459 bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt med henblik på at forlænge de perioder, der er omfattet af foranstaltningen, og med henblik på at tilpasse kravet om den andel af slotsene, der som minimum skal udnyttes, alt efter hvad der er nødvendigt.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Der tilføjes en ny midlertidig definition af "nytilkommet luftfartsselskab" til forordningens artikel 2 for at give flere luftfartsselskaber mulighed for at kvalificere sig som nytilkomne luftfartsselskaber og opnå slots fra puljen, hvilket tillader større konkurrence i lufthavnene i lyset af den reducerede udnyttelsessats, som gør det lettere for etablerede luftfartsselskaber i lufthavnen at bevare deres slots.

Der tilføjes desuden en ny definition, nemlig "covid-19-koordineringsparametre", og der indsættes et stk. 6a i artikel 8 for at tage højde for muligheden for, at der som følge af covid-19-pandemien indføres særlige sundhedsforanstaltninger i en lufthavn, som kan føre til en reduktion af den tilgængelige kapacitet i den pågældende lufthavn, hvilket betyder, at ikke alle slots kan benyttes på de tidspunkter, som de er tildelt for. Koordinatorerne bør kunne ændre tidspunktet for eller annullere slots, der er tildelt eller anmodet om, og som ikke kan benyttes, efter at have drøftet dette med de berørte luftfartsselskaber. Sammenslutningerne af luftfartsselskaber, lufthavne og slotkoordinatorer har drøftet, hvordan man bedst kan håndtere disse situationer under hensyntagen til de forskellige forretningsinteresser. Koordinatorerne bør tage hensyn til bedste praksis i form branchespecifikke retningslinjer eller lokale regler, hvis disse er i overensstemmelse med principperne om gennemsigtighed og ikke-forskelsbehandling og ikke sætter spørgsmålstegn ved koordinatorernes uafhængighed.

Hvis luftfartsselskaber, der har hævdvundne rettigheder til slotserier, har stillet slots fra sådanne serier til rådighed i løbet af en given fartplansæson, vil luftfartsselskaber, der har benyttet sådanne slotserier, sandsynligvis bidrage til en effektiv udnyttelse af de relevante slotserier i efterfølgende fartplansæsoner. Der tilføjes derfor et nyt stk. 2a til artikel 8, som fastsætter, at sådanne luftfartsselskaber gives fortrinsret ved tildelingen af de pågældende serier i den næste tilsvarende fartplansæson, forudsat at det luftfartsselskab, der oprindeligt havde hævdvunden ret til slots i den relevante serie, ikke anmoder om dem, og at det luftfartsselskab, der anmoder om dem, har benyttet fem af de pågældende slots i serien. For at undgå en fragmentering af lufthavnskapaciteten og fartplanerne, bør det luftfartsselskab, der gives fortrinsret, tildeles hele den serie, som de udnyttede slots er en del af. Hvis mere end ét luftfartsselskab har benyttet slots i samme serie, gives der fortrinsret til det luftfartsselskab, der har benyttet det største antal slots.

Der tilføjes et nyt litra e) til artikel 10, stk. 4, for at tage højde for en situation, hvor passagerernes mulighed for at flyve på visse ruter påvirkes betydeligt af foranstaltninger, der vedtages af de offentlige myndigheder for at begrænse spredningen af covid-19-pandemien (dvs. restriktioner for trafikrettigheder, passagerer og/eller besætningsmedlemmer eller grænselukninger), efter at tildelingen af slots for den følgende sæson er afsluttet. I sådanne tilfælde kan luftfartsselskaberne fritages for anvendelsen af "brug den eller mist den-reglen" (som ændret). Denne fordel er dog omfattet af visse begrænsninger for at undgå eventuelle utilsigtede virkninger (de nærmere oplysninger fremgår af de fire nye afsnit, der er tilføjet til artikel 10, stk. 4).

Artikel 10a ændres på flere måder. Den nuværende fravigelsesperiode som fastsat i artikel 10a (vedtaget ved forordning (EU) 2020/459 i marts 2020) blev ved delegeret forordning (EU) 2020/1477 (vedtaget den 14. oktober 2020) forlænget til den 27. marts 2021. I nævnte periode skal koordinatorerne i forbindelse med vurderingen af fortrinsrettigheder anse slots, der er 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. For så vidt angår slots, der benyttes til flyvninger mellem EU og Kina, opretholdes en periode med yderligere fritagelse (fra den 23. januar 2020).

Det foreslås, at der til artikel 10a tilføjes et nyt stk. 2a, hvorved det fastsættes, at hvis et luftfartsselskab har benyttet 40 % af slotsene i en slotserie, der er tildelt for perioden fra den 28. marts 2021 til den 30. oktober 2021, vil det pågældende luftfartsselskab være berettiget til den samme slotserie i den næste tilsvarende fartplansæson.

Ved det nye stk. 3a, litra a), som tilføjes til artikel 10, begrænses anvendelsesområdet for den lempelse af slotreglerne, der finder anvendelse på slots, der tildeles i henhold artikel 10, stk.



2, i forordningen om lufthavnsslots. Det foreslås, at slots, der udgør en serie, og som for nylig er blevet tildelt for den pågældende fartplansæson, ikke skal være omfattet af lempelsen af slotreglerne og skal udnyttes i overensstemmelse med slotudnyttelsessatsen på 80 %, for at det luftfartsselskab, som benytter dem, er berettiget til samme slotserie i den næste tilsvarende fartplansæson.

I henhold til artikel 10a, stk. 3a, litra b), er de slots, der er blevet byttet med finansiel eller anden kompensation, ikke omfattet af lempelsen. Dette er vigtigt for at sikre, at værdien af lempelsen ikke indgår i nogen sekundær handel eller leasing af slots til et andet luftfartsselskab. Denne bestemmelse har ingen tilbagevirkende kraft, dvs. at slots, der er blevet handlet og benyttet af det "indkøbende" luftfartsselskab med virkning fra den foregående tilsvarende fartplansæson (eller tidligere), kan omfattes af lempelsen.

Der tilføjes et nyt stk. 7 til artikel 10a, hvorved det kræves, at et luftfartsselskab, der i den periode, hvor lempelsen af slotreglerne finder anvendelse, ikke har til hensigt at benytte et slot, skal stille det til rådighed for midlertidig omfordeling til andre luftfartsselskaber senest tre uger før den planlagte dato for benyttelsen af det pågældende slot. Denne bestemmelse har til formål at hjælpe andre luftfartsselskaber, som ønsker at benytte sådanne slots på ad hoc-basis. Disse andre luftfartsselskaber bør have tilstrækkelig tid til at planlægge deres operationer og også til at sikre, at passagerer, lufthavne og lufthavnstjenesteleverandører på forhånd underrettes om luftfartsselskabernes planlagte operationer.

Ved artikel 10a, stk. 4, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at forlænge den periode, hvor lempelsen af slotreglerne finder anvendelse, hvis covid-19-pandemien ikke ebber ud og fortsat har en negativ indvirkning på lufttransportsektoren, herunder på hævdvundne rettigheder. Kommissionen tillægges også beføjelser til at ændre udnyttelsessatsen i overensstemmelse med udviklingen i trafikniveauet. I lyset af, hvor hurtigt udbruddet spredtes, bør delegerede retsakter vedtages efter hasteproceduren.

Der tilføjes et nyt afsnit til artikel 14, stk. 5, hvor der fastsættes bestemmelser om en sanktionsordning og foranstaltninger, der kan træffes i tilfælde af, at bestemmelserne i det nye stk. 7, der tilføjes til artikel 10a, ikke overholdes.

Der tilføjes et nyt litra c) til artikel 14, stk. 6, som giver koordinatoren mulighed for at træffe foranstaltninger og trække slots tilbage, hvis et luftfartsselskab indstiller flyvninger til og fra den pågældende lufthavn. I sådanne tilfælde kan koordinatoren straks trække de pågældende slots tilbage for den resterende fartplansæson uden at skulle vente til udgangen af denne periode og stille slots til rådighed for omfordeling så hurtigt som muligt.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING****om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 for så vidt angår midlertidig lempelse af reglerne om slotudnyttelse i Unionens lufthavne som følge af covid-19-pandemien**

(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>3</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>4</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Covid-19-pandemien har medført en kraftig nedgang i lufttrafikken både som følge af et betydeligt fald i efterspørgslen og som følge af direkte foranstaltninger, som medlemsstaterne og tredjelande har truffet for at inddæmme pandemien. Dette har haft alvorlige konsekvenser for luftfartsselskaberne siden den 1. marts 2020, og det er sandsynligt, at disse konsekvenser fortsat vil påvirke luftfartsselskaberne negativt til og med vinteren 2024/2025.
- (2) Disse omstændigheder ligger uden for luftfartsselskabernes kontrol og har foranlediget dem til såvel frivilligt som ufrivilligt at aflyse lufttrafiktjenester som følge heraf. Frivillige aflysninger har navnlig til formål at beskytte luftfartsselskabernes finansielle soliditet og undgå negative miljøpåvirkninger fra flyvninger med tomme eller stort set tomme fly, der udelukkende gennemføres med det formål at bevare deres lufthavnsslots.
- (3) Tal, der er offentliggjort af Eurocontrol, der er netforvalter for det fælles europæiske luftrums lufttrafiknetfunktioner, viser et fortsat fald i lufttrafikken fra år til år på ca. 74 % pr. medio juni 2020.
- (4) Det er ikke muligt på grundlag af kendte forudbestillinger, Eurocontrols prognoser og epidemiologiske prognoser at forudsige, hvornår perioden med den stærkt forringede efterspørgsel som følge af covid-19-pandemien sandsynligvis ophører. Ifølge de seneste prognoser fra Eurocontrol vil lufttrafikken i februar 2021 kun nå op på ca. halvdelen af niveauet i februar 2020. De prognoser, der strækker sig ud over denne

<sup>3</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>4</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

dato, bygger på en række ukendte faktorer såsom tilgængeligheden af en covid-19-vaccine. Under disse omstændigheder bør luftfartsselskaber, der ikke benytter deres slots i overensstemmelse med den udnyttelsessats, der er fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93<sup>5</sup>, ikke automatisk miste den forrang med hensyn til slotserier, jf. artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, som de ellers ville have. Der bør fastsættes særlige regler til at hindre dette.

- (5) Reglerne bør udformes således, at der samtidig tages højde for potentielle negative virkninger for konkurrencen mellem luftfartsselskaberne. Det bør navnlig sikres, at luftfartsselskaber, der er villige til at udøve tjenester, får mulighed for at benytte uudnyttet kapacitet med udsigt til at bevare sådanne slots på lang sigt. Dette bør tilskynde luftfartsselskaberne 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 forbliver berettigede til slotserier i henhold til artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, og at fastsætte krav om, at de pågældende luftfartsselskaber skal frigive uudnyttet kapacitet.
- (7) Definitionen af begrebet "nytilkommet luftfartsselskab" bør tilpasses med henblik på den pågældende periode for at øge antallet af luftfartsselskaber, der kan kvalificere sig som nytilkomne, hvorved flere luftfartsselskaber får mulighed for at etablere og udvide deres aktiviteter, hvis de ønsker det. Samtidig er det nødvendigt at begrænse de tilsvarende privilegier til egentlige nytilkomne luftfartsselskaber ved at udelukke de luftfartsselskaber, der sammen med et eventuelt moderselskab eller sammen med deres egne datterselskaber eller deres moderselskabs datterselskaber råder over mere end 10 % af det samlede antal slots, der er tildelt på den pågældende dag i en bestemt lufthavn.
- (8) I den periode, hvor lempelsen af slotreglerne 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, men som er blevet stillet til rådighed for slotkoordinatoren med henblik på midlertidig omfordeling. Luftfartsselskaber, der har benyttet mindst fem slots i en slotserie, 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 artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, 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 beføjelse til i sådanne situationer at tilpasse tidspunkterne for slots, der tildeles luftfartsselskaber i henhold til artikel 8, eller til at annullere sådanne slots for den fartplansæson, i hvilken der anvendes særlige covid-19-relaterede sundhedsforanstaltninger.
- (10) De negative konsekvenser af eventuelle foranstaltninger, der træffes af de offentlige myndigheder, og som med meget kort varsel begrænser muligheden for at rejse, kan ikke tilskrives luftfartsselskaberne og bør derfor afbødes. Luftfartsselskaberne bør

---

<sup>5</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).

derfor ikke straffes for manglende udnyttelse af slots, hvis den manglende udnyttelse skyldes sådanne begrænsende foranstaltninger, som endnu ikke var blevet offentliggjort på tidspunktet for tildelingen af slots. Under sådanne omstændigheder bør luftfartsselskaberne fortsat have ret til de pågældende serier i den næste tilsvarende fartplansæson. Sådanne foranstaltninger kan f.eks. omfatte strenge statslige restriktioner som følge af covid-19 for det maksimale antal passagerer, der må ankomme eller afrejse med et bestemt fly eller via en bestemt lufthavn, eller foranstaltninger i form af restriktioner for besætningsmedlemmernes bevægelser eller for udøvelsen af vigtige tjenester til støtte for udførelsen af trafikflyvning, der kan gøre det praktisk eller teknisk umuligt at gennemføre sådanne flyvninger. Lempelse af reglerne specifikt med det formål at afbøde konsekvenserne af indførelsen af sådanne foranstaltninger bør begrænses til højst to på hinanden følgende fartplansæsoner.

- (11) I de perioder, hvor efterspørgslen påvirkes betydeligt som følge af konsekvenserne af covid-19-pandemien, bør luftfartsselskaberne i det omfang, det er nødvendigt, fritages for at opfylde de krav vedrørende slotudnyttelse, der er relevante for at bevare retten til slots i den tilsvarende efterfølgende fartplansæson. Derved skabes forudsætningerne for, at de kan øge antallet af trafikflyvninger, når omstændighederne tillader det. Ved fastlæggelsen af den lavere minimumsudnyttelsessats, der er fastsat med henblik herpå, bør der tages hensyn til de aktuelle trafikudsigter, som lyder på ca. 50 % af 2019-niveaue, usikkerheden omkring covid-19-pandemien, genskabelsen af forbrugernes tillid og trafikniveauet. Eftersom trafikniveauet sandsynligvis stiger igen på et tidspunkt, bør det dog være muligt at ændre minimumsudnyttelsessatsen ved hjælp af delegerede retsakter. Luftfartsselskaberne og koordinatorene bør have mulighed for at iværksætte de nødvendige forberedelser i god tid under hensyntagen til de betingelser, der finder anvendelse på udnyttelsen af slots i en given fartplansæson. Kommissionen bør derfor bestræbe sig på at vedtage den delegerede retsakt så tidligt som muligt og bør under alle omstændigheder vedtage sådanne retsakter inden fristen for returnering af slots, jf. artikel 10, stk. 3.
- (12) For at sænke adgangsbarriererne mest muligt og forhindre, at lempelsen af de generelle krav til udnyttelsen af slots får negative konsekvenser for luftfartsselskabernes konkurrencemæssige stilling ud over, hvad der er berettiget, bør anvendelsen af de lempede krav begrænses til de slots, som luftfartsselskabet tidligere har benyttet i de pågældende lufthavne. De lempede krav bør heller ikke finde anvendelse på slots, der er blevet byttet som led i en kommerciel aftale med en finansiel eller anden kompensation mellem luftfartsselskaber, der ikke tilhører samme koncern.
- (13) For at kunne reagere fleksibelt, når det er nødvendigt og berettiget, på de udfordringer, som lufttransportsektoren står over for som følge af covid-19-pandemien, bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter, jf. artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, med henblik på at ændre forordning (EØF) nr. 95/93 for så vidt angår forlængelsen af anvendelsesperioden for de lempede slotudnyttelseskrav, der er fastsat ved nærværende forordning. 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>6</sup>. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-

---

<sup>6</sup> EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

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) Lufthavne, lufthavnstjenesteleverandører og luftfartsselskaber har brug for at have et overblik over 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. I tilfælde af manglende overholdelse bør luftfartsselskaberne pålægges passende sanktioner eller tilsvarende foranstaltninger.
- (15) Hvis en koordinator finder det godtgjort, at et luftfartsselskab er ophørt med at beflyve en lufthavn, bør vedkommende straks trække slotsene tilbage fra det pågældende luftfartsselskab og placere dem i puljen med henblik på omfordeling til andre luftfartsselskaber.
- (16) I betragtning af sagens hastende karakter som følge af de ekstraordinære omstændigheder, der er relateret til covid-19-pandemien, og som berettiger foranstaltningerne i denne forordning, bør der ske fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters 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.
- (17) I lyset af sagens hastende karakter som følge af de ekstraordinære omstændigheder i forbindelse med covid-19-pandemien, som berettiger de foreslåede foranstaltninger, bør denne forordning straks træde i kraft —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### *Artikel 1*

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

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) følgende indsættes som litra ba):

"ba) i den periode, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 2a, 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 Den Europæiske Union, 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 besidder mere end 10 % af det samlede antal slots, der er tildelt på den pågældende dag i en bestemt lufthavn, betragtes ikke som et nytilkommet luftfartsselskab"

b) litra m) affattes således:

"m) "koordineringsparametre": al den kapacitet, der er til rådighed for slottildeling i en lufthavn i hver koordineringsperiode, udtrykt på en operationel måde, når alle tekniske, operationelle og miljømæssige forhold, der har betydning for lufthavnsinfrastrukturen og dens delsystemers ydeevne tages i betragtning"

c) følgende tilføjes som litra n):

"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-pandemien."

2) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) følgende indsættes som stk. 2a:

"2a. I den periode, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 2a, skal en slotserie, der returneres til slotpuljen i overensstemmelse med artikel 8, 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.

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."

b) følgende indsættes som stk. 6a:

"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. 2a, 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 artikel 8, stk. 5, på de deri fastsatte betingelser."

3) I artikel 10, stk. 4, foretages følgende ændringer:

a) litra d) affattes således:

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

b) følgende tilføjes som litra e):

"e) i den periode, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 2a, de offentlige myndigheders indførelse efter den 31. januar gældende for den følgende sommersæson eller efter den 31. august gældende for den følgende vintersæson af foranstaltninger, der har til formål at imødegå spredningen af covid-19-pandemien 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, og at foranstaltningerne førte til en af følgende:

— delvis eller fuldstændig lukning af grænsen, lufthavnen eller luftrummet i en væsentlig del af den relevante fartplansæson

— 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."

c) følgende afsnit tilføjes:

"Første afsnit, litra e), finder anvendelse i den periode, hvor de deri omhandlede foranstaltninger finder anvendelse og i en yderligere periode på seks uger inden for de grænser, der er nævnt i tredje, fjerde og femte afsnit. Hvis en foranstaltning som omhandlet i litra e) 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 anvendes til at operere den samme rute i den efterfølgende fartplansæson.

Første afsnit, litra e), finder kun anvendelse på slots, der benyttes til at operere ruter, som de allerede blev benyttet til at operere inden offentliggørelsen af de foranstaltninger, der er omhandlet i litra e).

Første afsnit, litra e), ophører med at finde anvendelse, hvis det luftfartsselskab, der benytter de pågældende slots, skifter til en rute, for hvilken de offentlige myndigheder ikke har truffet foranstaltninger.

Første afsnit, litra e), finder højst anvendelse i to på hinanden følgende fartplansæsoner."

4) I artikel 10a foretages følgende ændringer:

a) stk. 1 affattes således:

"1. Med henblik på artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, anser koordinatorene de slots, der er 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."

b) følgende indsættes som stk. 2 a:

"2a. Hvis et luftfartsselskab med henblik på artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, for perioden fra den 28. marts 2021 til den 30. oktober 2021 til koordinatorens tilfredshed dokumenterer, at det har benyttet de pågældende slots efter koordinatorens instrukser i mindst 40 % af tiden i den fartplansæson, for hvilken de er blevet tildelt, berettiger dette luftfartsselskabet til samme slotserie i den næste tilsvarende fartplansæson.

For så vidt angår den periode, der er omhandlet i første afsnit, er de procentsatser, der er nævnt i artikel 10, stk. 4, og artikel 14, stk. 6, litra a), 40 %."

c) stk. 3 affattes således:

"3. Med hensyn til slots, hvis dato ligger i perioden 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."

d) følgende indsættes som stk. 3 a:

"3a. Stk. 2a finder ikke anvendelse:

a) på en slotserie, der er tildelt et luftfartsselskab for en given fartplansæson, hvis det pågældende luftfartsselskab ikke var blevet tildelt samme slotserie for den foregående tilsvarende fartplansæson

b) på en slotserie, der med virkning fra den pågældende fartplansæson er blevet byttet mellem luftfartsselskaber i overensstemmelse artikel 8a, stk. 1, litra c), og hvis byttet er sket med finansiel eller anden kompensation."

e) stk. 4 affattes således:

"4. Hvis Kommissionen på grundlag af data offentliggjort af Eurocontrol, der er netforvalter for det fælles europæiske luftrums luftrafiknetfunktioner, konstaterer, at

nedgangen i lufttrafikken i forhold til niveauet i den tilsvarende periode i 2019 varer ved og ifølge trafikprognoser fra Eurocontrol sandsynligvis vil fortsætte, og på grundlag af de bedste tilgængelige videnskabelige data ligeledes konstaterer, at denne situation skyldes virkningerne af covid-19-pandemien, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a med henblik på at ændre den i stk. 2a nævnte periode i overensstemmelse hermed.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a med henblik på at ændre de procentværdier, der er nævnt i nærværende artikels stk. 2a inden for et interval på mellem 0 og 80 %. Kommissionen tager med henblik herpå hensyn til eventuelle ændringer, der er foretaget siden ikrafttrædelsen af forordning (EU) [2021/XXX reference til nærværende forordning], der vedrører følgende elementer:

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

Delegerede retsakter vedrørende dette stykke vedtages senest den 24. januar for den efterfølgende sommerfartplansæson og senest den 24. august for den efterfølgende vinterfartplansæson."

f) stk. 5 udgår

g) følgende tilføjes som stk. 7:

"7. I den periode, der er omhandlet i stk. 2a, skal luftfartsselskaberne senest tre uger før den planlagte dato for benyttelsen af et slot, stille slots, som de ikke har til hensigt at benytte, til rådighed for koordinatoren med henblik på omfordeling til andre luftfartsselskaber."

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

"2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10a, tillægges Kommissionen indtil den 24. august 2024."

6) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) i stk. 5 tilføjes følgende afsnit:

"Medlemsstaterne fastsætter og anvender sanktioner, der er effektive, afskrækkende og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen, eller træffer tilsvarende foranstaltninger for det tilfælde, at et luftfartsselskab gentagne gange og forsætligt undlader at efterleve artikel 10a, stk. 7. Sådanne sanktioner og foranstaltninger skal omfatte muligheden for at inddrage den fordel, der følger af artikel 10a, stk. 2a, hvis det er begrundet i den enkelte sag."

b) i stk. 6 tilføjes følgende som litra c): "c) Hvis en koordinator i den periode, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 2a, 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 trække den pågældende slotserie tilbage fra dette luftfartsselskab for den resterende del af fartplansæsonen og placere den 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 [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*