



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.7.2022
COM(2022) 334 final

2022/0214 (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)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Ved forordning (EØF) nr. 95/93¹ ("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 fortages ("brug den eller mist den-reglen"), hvilket betyder, at luftfartsselskaberne skal benytte mindst 80 % af slotsene i en tildelt slotserie i en given fartplansæson (sommer eller vinter) for at bevare retten til den samme slotserie i den næste tilsvarende fartplansæson (såkaldte "hævdvundne rettigheder").

Covid-19-pandemien forårsagede et pludseligt og hidtil uset fald i passagerefterspørgslen (det laveste punkt blev nået i april 2020 med et fald på 89 % sammenlignet med de samme uger i 2019). Da luftfartsselskaberne ikke længere kunne overholde den normale "brug den eller mist den-regel" uden at risikere betydelige økonomiske eller miljømæssige skader, ændrede EU forordningen om slots to gange for at tilpasse denne regel². Ved den ændrede forordning fik Europa-Kommissionen beføjelser til at forlænge de lempede regler om slotudnyttelse og tilpasse slotudnyttelsessatsen, hvis nedgangen i lufttrafikken som følge af covid-19 varede ved og med al sandsynlighed fortsat ville være ved. Kommissionen har benyttet sig af disse beføjelser tre gange³. De gældende slotlempelsesregler udløber den 29. oktober 2022. Kommissionens delegerede beføjelser udløb den 21. februar 2022, og Kommissionen er derfor ikke i stand til at forlænge de lempede slotregler ud over sommerfartplansæsonen 2022.

"Brug den eller mist den-reglen" blev fuldstændig suspenderet fra den 1. februar 2020 til den 27. marts 2021 (dvs. fuldstændig fravigelse). I lyset af den efterfølgende genopretning af efterspørgslen efter lufttransport i forlængelse af vaccinationskampagnen og indførelsen af EU's digitale covidcertifikat, fulgte EU den tilgang, at lempelsen af slotreglerne bør rettes specifikt mod de tilfælde, hvor det er nødvendigt, og afbalanceres ved at indføre visse konkurrencefremmende aspekter. En lempelse af slotreglerne har i sagens natur den virkning, at etablerede luftfartsselskaber indrømmes en vis fordel på bekostning af nyttilkomne luftfartsselskaber, som potentielt ville være i stand til at levere lufttrafiktjenester, men ikke kan få adgang til lufthavnskapaciteten. For at begrænse risikoen for konkurrencebegrænsende virkninger blev slotudnyttelsessatsen gradvist hævet fra 0 % til 64 % (for sommerfartplansæsonen 2022)⁴. Da slotudnyttelsessatsen blev hævet til over 0 %, blev der som en yderligere sikkerhedsforanstaltning indført en række nye begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots. Disse undtagelser lempede reglerne yderligere i specifikke tilfælde, hvor et luftfartsselskab ikke kan gennemføre en flyvning på grund af

¹ 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).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/459 af 30. marts 2020 (EUT L 99 af 31.3.2020, s. 1).

³ 1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/250 af 16. februar 2021 (EUT L 58 af 19.2.2021, s. 1).

⁴ 2) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/1477 af 14. oktober 2020 (EUT L 338 af 15.10.2020, s. 4) 3) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1889 af 23. juli 2021 (EUT L 384 af 29.10.2021, s. 20) 4) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/255 af 15. december 2021 (EUT L 42 af 23.2.2022, s. 1).

⁵ I sommerfartplansæsonen 2021 var den faktiske slotudnyttelsessats 25 % (slotudnyttelsessatsen var fastsat til 50 %, men luftfartsselskaberne kunne også returnere op til 50 % af deres fulde slotserier inden sommersæsonens begyndelse med henblik på midlertidig omfordeling til gengæld for fuld beskyttelse af disse serier). Der blev vedtaget en udnyttelsessats på 50 % for vinterfartplansæsonen 2021/2022 og 64 % for sommerfartplansæsonen 2022.

foranstaltninger, som de offentlige myndigheder har truffet for at begrænse spredningen af covid-19 (f.eks. flyveforbud eller nedlukninger i den ene eller den anden ende af ruten).

Der blev ligeledes indført andre regler for at opnå så effektiv og konkurrencefremmende en udnyttelse af lufthavnskapaciteten som muligt (f.eks. en frist på tre uger for returnering af slots, som luftfartsselskabet ikke har til hensigt at benytte, prioritering af ad hoc-slotbrugere under visse omstændigheder osv.). Disse regler har til formål at opnå den størst mulige fordel for flest mulige brugere og give passagererne mulighed for at høste fordelene ved et konkurrencepræget luftfartsmarked med gode forbindelsesmuligheder.

Det nuværende lufttrafikniveau i Eurocontrol-staterne er på ca. 86 % af niveauet i samme periode i 2019. Tallene fra Eurocontrol viser også, at trafikken til andre kontinenter tilsvarende er ved at stige igen⁵. Lufttrafikken til Nordamerika ligger kun 8 % under niveauet i 2019, mens lufttrafikken til Afrika ligger 37 % under niveauet i 2019 (denne procentdel er mindre for de Nordafrikanske lande). Lufttrafikken til Sydamerika ligger 20 % under niveauet i 2019, og til Mellemøsten ligger den 8 % under niveauet i 2019. Det marked, der halter mest bagefter, er det meste af EU-Asien, hvor lufttrafikken ligger på 65 % af 2019-niveauet. Dette skyldes de resterende rejserestriktioner, navnlig i Kina⁶ som følge af covid-19 (slotsene på de berørte ruter er beskyttet af begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots), og det faktum, at mange luftfartsselskaber er nødt til at flyve rundt om det russiske luftrum for at nå ud til de asiatiske lande. Dette forlænger flyvningens varighed betydeligt på de berørte ruter og kræver, at luftfartsselskaberne reducerer flyvefrekvensen.

Ifølge Eurocontrols trafikudsigter (basisscenariet, der i øjeblikket overgås) vil trafikken nå op på 90 % ved begyndelsen af vinterfartplansæsonen 2022/2023. Ifølge samme prognose vil lufttrafikken ved udgangen af 2022 være på 92 % (basisscenario), 96 % (højt scenario) eller 83 % (lavt scenario). I juni 2022 lå lufttrafikken år-til-dato på 75 % af 2019-niveauet med en stigende tendens. I maj 2022 reviderede Airports Council International Europe sin prognose for passagertal opad, dvs. at det tidligere forventede tab af passagertrafik for året på -32 % er nu justeret til -22 %. I en analyse, der blev offentliggjort i maj 2022, forudser CAPA — Centre for Aviation (som leverer markedsoplysninger), at den udbudte sædekapacitet kan nå op på 2019-niveauet i tredje kvartal 2022. Selv om antallet af passagerer stadig halter bagefter, bliver forskellen mellem sædekapaciteten og antallet af passagerer stadig mindre. I lyset af denne solide genopretning af lufttrafikken foreslås det, at der ikke ændres på standardudnyttelsessatsen på 80 % fra og med vinterfartplansæsonen 2022/2023.

Erfaringerne fra pandemien har vist, at den epidemiologiske situation med hensyn til covid-19 er ustabil og uforudsigelig. Nogle offentlige sundhedsmyndigheder har allerede advaret om, at antallet af covid-19-tilfælde kan vokse igen i den nordlige efterårs- og vintersæson. Det er ikke muligt at forudse konsekvenserne af eventuelle nye varianter eller et øget antal tilfælde for passagerernes mulighed for at rejse. Det kan desuden tænkes, at Ruslands militære aggression mod Ukraine fortsat vil være en forstyrrende faktor.

⁵ [eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-20220525_0.pdf](#)

⁶ I 2021 foretog EU-luftfartsselskaber og kinesiske luftfartsselskaber ca. 74-76 % færre flyvninger til Kina end i 2019. Efter første halvår af 2022 er antallet af gennemførte flyvninger 70 % lavere for kinesiske luftfartsselskaber og 80 % lavere for EU-luftfartsselskaber sammenlignet med hele 2019. Luftfartsselskaberne vil således sandsynligvis foretage flere flyvninger end i 2021, men dette viser, at mængden af lufttrafik til Kina fortsat er betydeligt mindre.

For at afbøde de potentielle negative konsekvenser for lufttrafikken i tilfælde af, at disse scenarier bliver til virkelighed, er det vigtigt, at den retlige ramme for slottildelingen er tilstrækkeligt modstandsdygtig til at muliggøre en forholdsmæssigt afpasset, konkurrencefremmende og hurtig lempelse af slotreglerne. Det foreslås derfor, at Kommissionen tillægges delegerede beføjelser for en begrænset periode med henblik på at tilpasse slotudnyttelsessatsen, hvis det er nødvendigt i situationer, hvor lufttrafikken vedvarende ligger under en vis tærskel som følge af covid-19 eller de direkte konsekvenser af Ruslands militære aggression.

Luftfartsselskaberne bør desuden fortsat være omfattet af begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots i situationer, hvor de offentlige myndigheder indfører sundhedsforanstaltninger, der begrænser flyrejser eller i alvorlig grad hæmmer passagerernes mulighed for at rejse. Det foreslås også at udvide undtagelsen til at omfatte foranstaltninger, der træffes som reaktion på alle epidemiologiske situationer (dvs. ikke kun covid-19), naturkatastrofer og politisk uro, der påvirker lufthavnene. Denne foreslåede videreførelse af begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots har fået bred tilslutning fra alle kategorier af interessenter (yderligere beskrivelse nedenfor).

Selv om det er op til slotkoordinatorerne at gennemføre forordningen om lufthavnsslots, har erfaringerne vist, at det er nødvendigt med et tæt samarbejde mellem koordinatorene for at nå målene med forordningen om lufthavnsslots, sikre en konsekvent anvendelse af EU-reglerne i indbyrdes sammenlignelige situationer og opretholde lige konkurrencevilkår. Det foreslås derfor at styrke den rolle, som sammenslutningen af europæiske lufthavnskoordinatorer spiller med hensyn til at udstede retningslinjer. Det er meget vigtig for luftfartsselskaberne, at der er gennemsigtighed i anvendelsen af begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots, og koordinatorene bør derfor offentliggøre oplysninger om, hvilke destinationer undtagelserne gælder for. Når en koordinator anvender undtagelsen på slots i den ene ende af ruten, bør koordinatoren i den anden ende af ruten ligeledes overveje at anvende undtagelsen, forudsat at det ikke i urimelig grad skader lufthavnsoperationerne eller fair adgang til den begrænsede lufthavnskapacitet, eller begge dele. Det foreslås desuden, at hvis størstedelen af EU's befolkning er berørt af foranstaltninger, der i alvorlig grad hindrer flyrejser, kan alle slotkoordinatorer indrømme begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af samtlige slots.

Kommissionen er under sin regelmæssige kontakt med interessenterne blevet opmærksom på behovet for at imødegå visse virkninger på lufttrafikken, der skyldes Ruslands militære aggression mod Ukraine. Forbuddet mod, at luftfartsselskaber fra Unionen og andre lande flyver ind i Belarus', Ruslands og Ukraines luftrum, har indvirkning på ruteflyvningen. Behovet for at omlægge flyvninger kan forlænge flyvetiden betydeligt og dermed gøre det umuligt at overholde den oprindeligt tildelte slottid. For det første støtter Kommissionen fuldt ud koordinatorenes brug af muligheden i henhold til artikel 8, stk. 4, i forordningen om lufthavnsslots for at omdisponere slots, der benyttes til direkte ruter, der er påvirket af forbuddet mod at flyve ind i russisk, belarusisk og ukrainsk luftrum. For det andet foreslås det at præcisere, at så snart Ukraines luftrum genåbnes, bør luftfartsselskaber, hvis slots på ruter mellem EU og Ukraine er beskyttet i henhold til slotforordningens artikel 10, stk. 4, litra a), indrømme en yderligere genopretningsperiode på 16 uger, før kravene om slotudnyttelse igen finder anvendelse. For det tredje foreslås det for at støtte Ukraines genopretning og tilskynde luftfartsselskaberne til at genoprette forbindelserne mellem EU og Ukraine at tillægge Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at sænke slotudnyttelsessatsen for disse specifikke ruter mellem lufthavne i EU og Ukraine. Endelig foreslås det udtrykkeligt at præcisere, at luftfartsselskaber, der er omfattet af restriktive

foranstaltninger, der vedtaget i henhold til artikel 215 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), eller er opført på EU's liste over luftfartsselskaber med driftsforbud, ikke kan være omfattet af anvendelsen af slotforordningens artikel 10, stk. 4 eller 4a. Deres slots bør trækkes tilbage for at undgå en blokering af lufthavnskapaciteten.

Kommissionen har i perioden fra den 26. april til den 24. maj 2022 foretaget en indkaldelse af feedback og har opfordret interessenterne til at give deres mening til kende om det foreslåede initiativ om at forlænge lempelsen af slotreglerne. Kommissionen modtog i alt 43 svar, hvoraf 29 er offentligt tilgængelige på [portalen for bedre regulering](#)

Alle respondenter går ind for en fortsat lempelse af slotreglerne, navnlig med hensyn til at: i) videreføre muligheden for at indrømme begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots ii) koordinere koordinatorenes anvendelse af disse undtagelser, og iii) give Kommissionen delegerede beføjelser til at sænke udnyttelsessatsen (hvilket næsten samtlige interessenter støttede). Ud af alle respondenter, var der 5 interessenter (3 luftfartsselskaber og 2 sammenslutninger, der repræsenterer de fleste af EU's lufthavne), der udtrykkeligt opfordrede til en genindførelse af slotudnyttelsessatsen på 80 %, mens 26 udtrykkeligt opfordrede til en lavere udnyttelsessats (navnlig luftfartsselskaberne bad om opretholdelse af den gældende slotudnyttelsessats på 64 %). Nogle interessenter, navnlig medlemsstaterne, har ikke givet udtryk for en foretrukken udnyttelsessats, men støttede forslaget om at give Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter. Desuden støttede interessenterne i det store og hele, at luftfartsselskaber, der udnytter slots på ad hoc-basis i den periode, hvor slotreglerne er lempet, bør have prioriteret adgang til disse slots afhængigt af den kapacitet, der er til rådighed.

Kommissionen anerkender, at opfordringen til at opretholde en lavere udnyttelsessats er knyttet til usikkerheden vedrørende covid-19 og Ruslands militære aggression mod Ukraine og de deraf følgende økonomiske konsekvenser. Antallet af covid-19-tilfælde kan stige igen i perioden for vinterfartplansæsonen, der almindeligvis er præget af en lavere efterspørgsel. Eurocontrol forventer imidlertid, at lufttrafikken ved begyndelsen af vinterfartplansæsonen vil ligge på 90 % af niveauet i 2019. Det er derfor ikke berettiget at annoncere en lavere udnyttelsessats på nuværende tidspunkt. Kommissionen mener, at der er tilstrækkelige garantier mod uventede negative udviklingstendenser, nemlig muligheden for at sænke udnyttelsessatsen ved at vedtage delegerede retsakter på et hvilket som helst tidspunkt (om nødvendigt ved anvendelse af hasteproceduren) kombineret med den fortsatte mulighed for at indrømme begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots. Kommissionen har også gentagne gange erklæret, at lufttrafikken ikke behøver at vende tilbage til trafikniveauet i 2019, for at de normale slotudnyttelsesregler kan genindføres, da forbrugernes præferencer sandsynligvis har ændret sig, og at markedet må tilpasse sig disse ændrede præferencer. Det er afgørende, at lufthavnskapaciteten udnyttes effektivt og på en konkurrencefremmende måde til gavn for forbrugerne og forbindelsesmulighederne.

Mange luftfartsselskaber gik ind for at udvide anvendelsen af begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots til f.eks. at dække situationer, hvor de offentlige myndigheder udsteder anbefalinger om ikke at rejse, og til at dække ikke alene de berørte ruter, men også feeder-trafik og situationer, hvor der ikke er adgang til vigtige groundhandlingtjenester eller andre tjenester, der har afgørende betydning for gennemførelsen af flyveoperationerne.

Kommissionen minder om, at begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots udgør en undtagelse fra de normale regler og derfor bør begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for ikke at svække konkurrencen unødigt, hvilket igen kan skade forbrugerne.

Landes anbefalinger om ikke at rejse kan påvirke passagerernes villighed til at rejse, men sådanne anbefalinger udgør imidlertid ikke som sådan en alvorlig hindring for rejser, og der finder stadig rejser sted. Hvis der er strenge restriktioner i den anden ende af ruten, som f.eks. obligatorisk karantæne, nedlukninger osv., finder undtagelsen anvendelse og giver således en passende beskyttelse.

Hvad angår opfordringen til at udvide de begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots til også at omfatte feeder-trafik, er det Kommissionens opfattelse, at dette går ud over, hvad der er nødvendigt. Der kan være mange passagerer på en given flyvning til et luftfartsselskabs knudepunkt, fordi de skal med et forbindelsesfly til andre destinationer, hvoraf nogle kan være påvirket af rejserestriktioner eller gør det nødvendigt at omlægge rejsen, mens andre ikke gør. Det er derfor ikke helt enkelt at afgøre, for hvilken rute en given flyvning udgør en feederflyvning. Det kan desuden være tilfældet, at passagererne tilpasser deres efterspørgsel til de givne omstændigheder. Mens der f.eks. er færre passagerer, der vælger at flyve til asiatiske lande, vælger de måske i stedet at rejse til nordamerikanske eller sydamerikanske destinationer, hvor de stadig skal med et forbindelsesfly i et knudepunkt i EU. At acceptere anvendelsen af begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots i disse scenarier ville være at gå videre end formålet med sådanne undtagelser som fastsat i artikel 10, stk. 4, litra e), i forordningen om lufthavns-slots og derfor være i modstrid med princippet om, at slots ikke er rutespecifikke. Luftfartsselskaberne kan tilpasse deres fartplaner og net til efterspørgslen, sådan som mange luftfartsselskaber har gjort det under pandemien.

Endelig bemærker Kommissionen med hensyn til spørgsmålet om personalemangel, at dette kan blive et mere alvorligt problem i indeværende sommersæson. Forslaget vil imidlertid ikke blive vedtaget i tide til at dække indeværende sæson, og interessenterne arbejder på andre løsninger sammen med Kommissionen. Som det er tilfældet i forbindelse med nedskæringen af lufthavnskapaciteten som følge af sundhedsforanstaltninger, går Kommissionen ind for en åben dialog mellem de berørte parter og en velordnet kapacitetsnedskæring, således at de negative konsekvenser for passagererne er mindst mulige. De heraf følgende aflysninger og/eller tidsmæssige omdisponeringer bør præsenteres på en åben måde for luftfartsselskaberne og/eller deres sammenslutninger og bør fordeles på dem i forhold til antallet af slots eller den kapacitet, som luftfartsselskaberne benytter i den pågældende lufthavn.

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

Forordningen om lufthavns-slots giver luftfartsselskaberne mulighed for at fravige "brug den eller mist den-reglen", der i øjeblikket er problematisk for luftfartsselskaberne at anvende som følge af covid-19-pandemien og Ruslands militære aggression mod Ukraine. Forordningen om lufthavns-slots giver Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter udelukkende med det formål at justere slotudnyttelsessatsen for alle ruter i tilfælde af et vedvarende fald i lufttrafikken som følge af epidemiologiske situationer eller de direkte virkninger af Ruslands militære aggression mod Ukraine og/eller specifikt for ruter mellem EU og Ukraine for at tilskynde luftfartsselskaberne til at genoprette forbindelserne. Lange perioder med overdreven lempelse af reglerne om slotudnyttelse fører til konkurrenceforvridninger, som: i) påvirke passagerforbindelserne, beskæftigelsen og jobkvaliteten i luftfartssektoren, og ii) forårsager særlige problemer for lufthavne og tjenesteleverandører. En definitiv tilbagevenden til de normale slotanvendelseskrav uden mulighed for at gøre brug af begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots til trods for potentielle fremtidige negative hændelser ville skabe en risiko for at pålægge luftfartsselskaberne en yderligere økonomisk byrde og kunne desuden have en utilsigtet

negativ indvirkning på miljøet, hvis luftfartsselskaberne gennemfører flyvningerne alene for at beholde de underliggende lufthavnsslots. Forordningen om lufthavnsslots bør derfor ændres med henblik på at: i) afbøde virkningerne af covid-19-pandemien og Ruslands militære aggression mod Ukraine ii) skabe retssikkerhed for luftfartsselskaberne, og iii) 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 og Ruslands militære aggression mod Ukraine 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 i betydelig grad mindsker risikoen for, at luftfartsselskaber foretager flyvninger udelukkende med det formål at bevare de tilgrundliggende slots.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag 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 deraf.

• **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 at kræve, at slotkoordinatorene: i) fastsætter en anden slotudnyttelsessats ii) fastsætter betingelser for lempelse af slotreglerne, og iii) ændrer slotudnyttelsessatsen som reaktion på ændringer i trafikniveauet. Dette mål kan kun nås ved, at EU 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 anvendelsen af forordningen om lufthavnsslots. Forslaget skaber balance mellem: i) behovet for at fritage luftfartsselskaberne for at anvende "brug den eller mist den-reglen" i situationer med lav efterspørgsel efter lufttransport som følge af covid-19-pandemien, andre epidemiologiske situationer, naturkatastrofer og politiske uroligheder såsom Ruslands militære aggression mod Ukraine, og ii) 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 lempelsen af slotreglerne.

• **Valg af retsakt**

For at nå målet med retsakten skal den være direkte og almen gyldig 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**

Eftersom det haster at få ændret forordningen om lufthavnsslots før begyndelsen af vinterfartplansæsonen 2022/2023, er der ikke foretaget nogen evaluering. Det skal bemærkes, at Kommissionen har høstet betydelige erfaringer med lempelse af slotreglerne siden februar 2020 og har været i regelmæssig kontakt med luftfartsselskaberne, lufthavnene og slotkoordinatorerne om spørgsmålet. Der blev i august 2021 foretaget en mere omfattende dataindsamling med henblik på udarbejdelsen af forordning (EU) 2021/250, hvoraf mange aspekter vil blive videreført (f.eks. de begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots, delegerede beføjelser til at sænke udnyttelsessatsen, fristen på tre uger for returnering af slots, som et luftfartsselskab ikke har til hensigt at benytte).

- **Høringer af interesserede parter**

Som følge af sagens hastende karakter er der ikke gennemført en formel høring af de interessenterne. Kommissionen offentliggjorde en indkaldelse af feedback på portalen for bedre regulering, som interessenterne kunne besvare i perioden den 26. april - den 24. maj 2022. Kommissionen modtog 29 svar på portalen og 43 svar i alt (de svar, der ikke blev offentliggjort, blev sendt direkte til Kommissionens tjenestegrene). Kommissionen modtog input fra 31 luftfartsselskaber eller deres sammenslutninger, heraf 12 tredjelandsluftfartsselskaber, 2 lufthavnssammenslutninger, 1 slotkoordinator og 1 koordinatorsammenslutning, 1 organisation, der repræsenterer fragtsektoren, 1 miljøorganisation, der protesterer mod støjgener, og 5 medlemsstatsmyndigheder (Tyskland, Italien, Nederlandene, Danmark og Sverige). Den 18. maj 2022 afholdt Kommissionen et ekspertgruppemøde i undergruppen om lufthavnsslots med deltagelse af eksperter fra medlemsstaterne — selv om den ikke var retligt forpligtet til at gøre dette i forbindelse med udarbejdelsen af nye forslag. Følgende medlemsstater var repræsenteret: Bulgarien, Tjekkiet, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Frankrig, Kroatien, Italien, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Finland og Rumænien.

- **Indhentning og brug af 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 indhøstet i forbindelse med den regelmæssige udveksling med interessenterne og 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. Begrundelsen indeholder en beskrivelse for argumenterne for forslaget og et resumé af resultatet af høringen af interessenterne.

- **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 i covid-19-pandemien og Ruslands militære aggression mod Ukraine og virkningerne heraf for lufttransporten. Som det er tilfældet i henhold til forordning (EU) 2021/250, bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt med henblik på om nødvendigt at tilpasse minimumskravet til slotudnyttelse.

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

Den ændrede definition af "nytilkomne luftfartsselskaber" i artikel 2 i forordningen om lufthavnsslots bibeholdes ved at forlænge dens anvendelsesperiode for at give flere luftfartsselskaber mulighed for at kvalificere sig som nytilkomne luftfartsselskaber og opnå slots fra puljen. Formålet hermed er at skabe større konkurrence i lufthavnene i lyset af den forlængede periode med lempelse af slotreglerne, som har gjort det lettere for etablerede luftfartsselskaber at bevare deres slots i lufthavnen.

Desuden bibeholdes definitionen af "covid-19-koordineringsparametre" ved at forlænge dens anvendelsesperiode, ligesom der foretages en ændring af artikel 8, stk. 6a.

I perioden med lempelse af slotreglerne har luftfartsselskaberne på ad hoc-basis benyttet slots, der er returneret til puljen af etablerede luftfartsselskaber med henblik på midlertidig omfordeling. Luftfartsselskaber, der har benyttet sådanne slots, har hjulpet med at udnytte de relevante slotserier effektivt og har sørget for forbindelsesmuligheder for passagererne. 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 der er tilstrækkelig kapacitet til rådighed. Hvis mere end ét luftfartsselskab har benyttet slots i samme serie, gives der fortrinsret til det luftfartsselskab, der har benyttet det største antal slots.

Det tilføjes et afsnit til artikel 10, stk. 4, med henblik på specifikt at imødegå virkningerne af Ruslands militære aggression mod Ukraine. I dette afsnit specificeres det, at luftfartsselskaber, der er i besiddelse af slots, som de benyttede til at beflyve Ukraine, og som i øjeblikket er beskyttet i henhold til artikel 10, stk. 4, litra a), bør indrømmes en yderligere genopretningsperiode på 16 uger efter genåbningen af det ukrainske luftrum, før den gældende slotudnyttelsessats finder anvendelse på dem. Dette skyldes, at efterspørgslen sandsynligvis vil blive stærkt forringet som følge af omfattende ødelæggelser af transportinfrastrukturen. Af samme grund tillægges Kommissionen ved artikel 10a delegerede beføjelser til at sænke slotudnyttelsessatsen for slots, der benyttes til ruter mellem EU og Ukraine.

Artikel 10, stk. 4, litra e), udgår. I stedet tilføjes der et nyt stykke 4a, som omfatter den nuværende begrundede undtagelse for manglende udnyttelse af slots i tilfælde, hvor der for at begrænse spredningen af covid-19 træffes offentlige foranstaltninger, der i alvorlig grad hindrer flyrejser. Denne undtagelse udvides desuden til at omfatte flere situationer, hvor passagerernes mulighed for at flyve på visse ruter påvirkes væsentligt af foranstaltninger, der er truffet af de offentlige myndigheder, bl.a. som reaktion på andre epidemiologiske situationer, politiske uroligheder og naturkatastrofer. I sådanne tilfælde kan luftfartsselskaberne fritages for anvendelsen af "brug den eller mist den-reglen". Denne fordel er imidlertid begrænset for at undgå eventuelle utilsigtede virkninger (de nærmere enkeltheder fremgår af tredje, fjerde og femte afsnit af det nye stk. 4a).

Andet afsnit af det nye stk. 4a har til formål at præcisere, hvordan slotkoordinatorene skal beregne slotforbruget, når nogle slots i en serie er beskyttet i henhold til samme stykkes første afsnit: De skal se bort fra de beskyttede slots og afgøre, om 80 % af de resterende slots i serien er blevet udnyttet. Denne tilføjelse er nødvendig for at sikre, at virkningen af den begrundede undtagelse for manglende udnyttelse af slots begrænses til den periode, hvor undtagelsen er berettiget.

Sjette afsnit af det nye stk. 4a tager sigte på at gøre det muligt for slotkoordinatorene at foretage en bedre koordinering af anvendelsen af den begrundede undtagelse for manglende udnyttelse af slots. Delta-variantens opståen i april 2021 og Omicron-variantens opståen i december 2021 viste, at slotkoordinatorenes forskellige anvendelse af den begrundede undtagelse for manglende udnyttelse af slots i betydelig grad kan forvride de lige konkurrencevilkår for luftfartsselskaberne. Det fastsættes derfor i sjette afsnit, at når et flertal af medlemsstaterne vedtager foranstaltninger, der i alvorlig grad hindrer rejseaktiviteter, og som har indvirkning på størstedelen af EU's befolkning, kan alle koordinatore anvende stk. 4a på alle slots i den periode, som foranstaltningerne gælder for. I artikel 10 tilføjes der et stk. 4c, som tager sigte på at styrke koordinatorenes rolle i forbindelse udstedelsen af fælles retningslinjer, og på at gøre kommunikationen mere åben.

Desuden tilføjes der i artikel 10 et nyt stk. 4b for at præcisere, at de begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots som fastsat i artikel 10, stk. 4 og 4a, ikke omfatter luftfartsselskaber, der er opført på EU's liste over luftfartsselskaber med driftsforbud, luftfartsselskaber, der er omfattet af sanktioner eller luftfartsselskaber, der er registreret i stater, der er omfattet af sanktioner.

Artikel 10a ændres på flere måder. Stk. 1-4 udgår. Den periode, hvor de nye regler om lempelse af kravene til slotudnyttelse finder anvendelse, fastsættes til den 29. oktober 2022 til den 26. marts 2024. Disse datoer svarer til henholdsvis startdatoen for Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA's) vintersæson 2022/2023 og slutdatoen for IATA-vintersæsonen 2023/2024.

Ved artikel 10a, stk. 5, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i den periode, hvor slotreglerne er lempet, med henblik på at ændre slotudnyttelsessatsen i overensstemmelse med udviklingen i trafikniveauet, hvis lufttrafikken falder til under 80 % af det tilsvarende niveau i 2019 i fire på hinanden følgende uger som følge af en epidemiologisk situation eller Ruslands militære aggression mod Ukraine. I lyset af, hvor hurtigt lufttrafiksituationen kan ændre sig, bør det være muligt at vedtage disse delegerede retsakter efter hasteproceduren (stk. 2).

Ved stk. 5a tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i den periode, hvor slotreglerne er lempet, med henblik på at ændre slotudnyttelsessatsen i overensstemmelse med udviklingen i trafikniveauet, specifikt for slots, der benyttes til ruter mellem EU og Ukraine, for at tilskynde luftfartsselskaberne til at genoprette forbindelserne mellem regionerne.

I artikel 10a (som ændret), stk. 7, stipuleres det, at et luftfartsselskab, der i den periode, hvor slotreglerne er lempet, 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 til at sikre, at

passagerer, lufthavne og lufthavnstjenesteleverandører på forhånd underrettes om deres planlagte operationer. Hvis luftfartsselskaberne gentagne gange undlader at overholde denne bestemmelse, vil de ikke kunne drage fordel af en lavere slotudnyttelsessats end 80 %, uanset på hvilket niveau Kommissionen fastsætter denne sats.

Artikel 14, stk. 6, litra c), bibeholdes med henblik på at give 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 trække de pågældende slots tilbage for den resterende del af fartplansæsonen uden at skulle vente til udgangen af denne periode og stille slots til rådighed for omfordeling så hurtigt som muligt.

Der tilføjes et litra d), til artikel 14, stk. 6, for at give koordinatoren mulighed for at træffe foranstaltninger og trække slots tilbage fra luftfartsselskaber, der er opført på EU's liste over luftfartsselskaber med driftsforbud, luftfartsselskaber, der er omfattet af sanktioner, eller luftfartsselskaber, der er registreret i stater, der er omfattet af sanktioner.

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 Udvalg⁷,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁸,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EØF) nr. 95/93⁹ er ændret flere gange siden begyndelsen af covid-19-pandemien, eftersom kravet om at udnytte 80 % af slotsene i en serie for at bevare retten til samme serie i den næste tilsvarende fartplansæson blev umuligt at opfylde for luftfartsselskaberne i lyset af den stærkt reducerede lufttrafik
- (2) Tal offentliggjort af Eurocontrol viser, at lufttrafikken er steget kraftigt siden begyndelsen af sommerfartplansæsonen 2022, og at lufttrafikken ifølge basisprognosen forventes at ligge på ca. 90 % af niveauet i 2019 ved begyndelsen af vinterfartplansæsonen 2022/2023. Disse tal berettiger en tilbagevenden til reglen om en slotudnyttelsessats på 80 % som hovedregel suppleret med en specifik lempelse af denne regel i tilfælde af begrundet manglende udnyttelse af slots.
- (3) Erfaringen viser ikke desto mindre, at covid-19-situationen fortsat er meget usikker. Som det var tilfældet i slutningen af 2021 med Omicron, kan der dukke nye varianter op, der afstedkommer pludselige reaktioner fra stater og forbrugere, som kan påvirke lufttrafikken negativt. Visse langdistancemarkeder er desuden fortsat påvirket af sundhedsforanstaltninger, der i alvorlig grad hæmmer trafikken.
- (4) Ruslands militære aggression mod Ukraine påvirker også lufttrafikken og luftfartsselskabernes evne til at udnytte deres slots, eftersom EU's luftfartsselskaber er forhindret i at flyve ind i Belarus', Ruslands og Ukraines luftrum.

⁷ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁸ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁹ 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).

- (5) Statsligt pålagte rejserestriktioner af sundhedsmæssige årsager og den manglende mulighed for at flyve ind i et luftrum som følge af militære konflikter ligger uden for luftfartsselskabernes kontrol og kan betyde, at de frivilligt eller ufrivilligt må aflyse flyvninger eller tilpasse fartplanerne som reaktion på disse omstændigheder. Frivillige aflysninger har navnlig til formål at beskytte luftfartsselskabernes finansielle soliditet og undgå negative miljøpåvirkninger fra flyvninger, der udelukkende gennemføres med det formål at bevare deres lufthavnsslots.
- (6) Under sådanne omstændigheder bør luftfartsselskaber, der ikke benytter deres slots i overensstemmelse med den udnyttelsessats, der er fastsat i forordning (EØF) nr. 95/93, ikke automatisk miste den forrang med hensyn til slotserier, jf. nævnte forordnings artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, som de ellers ville have. Der bør fastsættes særlige regler til at hindre dette.
- (7) Samtidig er det vigtigt at minde om de målsætninger, der er fastsat i forordning (EØF) nr. 95/93, nemlig at sikre en effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten og sikre lige adgang for alle luftfartsselskaber til den begrænsede lufthavnskapacitet og dermed fremme konkurrencen. Tilpasningen af de normale slotanvendelseskrav ved at fastsætte en lavere slotudnyttelsessats eller forlænge begrundede undtagelser for manglende udnyttelse bør være strengt begrænset til situationer, hvor en lempelse af slotreglerne er nødvendig og ikke fører til urimelige konkurrencefordele for de luftfartsselskaber, der har hævdvunden ret til slots.
- (8) 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 burde bevare incitamentet for luftfartsselskaberne til at udnytte lufthavnskapaciteten, hvilket igen vil være til gavn for forbrugerne, fordi det skaber forbindelsesmuligheder.
- (9) Det er derfor nødvendigt i overensstemmelse med nævnte principper for en begrænset periode at fastlægge de betingelser, hvorpå luftfartsselskaberne bevarer retten til slotserier i henhold til artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 95/93, og at fastsætte krav om, at de pågældende luftfartsselskaber skal frigive uudnyttet kapacitet. Perioden bør løbe fra den 29. oktober 2022 til den 26. marts 2024 i overensstemmelse med Eurocontrols prognoser for genopretning af lufttrafikken.
- (10) Definitionen af begrebet "nytilkommet luftfartsselskab" bør forblive bred for at øge antallet af luftfartsselskaber, der kan omfattes heraf, hvilket giver luftfartsselskaberne mulighed for at etablere og udvide deres aktiviteter.
- (11) I perioden fra den 29. oktober 2022 til den 26. marts 2024 bør der i forbindelse med slottildelingen fortsat 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 der er lufthavnskapacitet til rådighed.
- (12) For at tage højde for virkningerne af Ruslands militære aggression mod Ukraine og støtte genopretningen af forbindelserne mellem Unionen og Ukraine er det nødvendigt at forlænge den periode, hvor operatører kan påberåbe sig artikel 10, stk. 4, litra a), i forordning (EØF) nr. 95/93 som begrundelse for ikke at anvende slotserierne på ruterne mellem Unionen og Ukraine.

- (13) Uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelse til at overholde EU-retten, navnlig de regler, der er fastsat i traktaterne og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008¹⁰, kan de negative konsekvenser for passagerernes mulighed for at rejse som følge af eventuelle restriktioner, der vedtages af de offentlige myndigheder i medlemsstaterne eller tredjelande for at håndtere epidemiologiske situationer, naturkatastrofer eller politiske uroligheder, ikke tilskrives luftfartsselskaberne, og disse konsekvenser bør afbødes, hvis restriktionerne i væsentlig grad påvirker gennemførligheden af eller muligheden for rejser eller efterspørgslen på de pågældende ruter. Det bør i forbindelse med afbødende foranstaltninger sikres, at luftfartsselskaberne ikke straffes for manglende udnyttelse af slots, hvis den manglende udnyttelse skyldes sådanne restriktioner.
- (14) For at mindske risikoen for konkurrenceforvridning og sikre en effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten bør den specifikke lempelse af slotudnyttelsesreglerne som følge af indførelsen af restriktioner som omhandlet i betragtning 13 være af begrænset varighed og omfang for at sikre, at virkningen af den afbødende foranstaltning begrænses til den periode, hvori den var berettiget. Slots, der er omfattet af sådanne afbødende foranstaltninger som omhandlet i betragtning 13, der træffes som reaktion på restriktioner, bør derfor ikke tages med i beregningen af den slotudnyttelsessats, der er fastsat i artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 95/93.
- (15) Det er nødvendigt at præcisere, at bestemmelserne om begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots ikke finder anvendelse på luftfartsselskaber, der omfattes af restriktive foranstaltninger vedtaget i henhold til artikel 215 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, eller luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, som er opført i bilag A eller B til Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006¹¹. For at sikre en effektiv anvendelse af disse foranstaltninger bør det heller ikke være muligt for luftfartsselskaber at påberåbe sig bestemmelserne om begrundede undtagelser for manglende udnyttelse af slots, hvis disse allerede er omfattet af sådanne restriktive foranstaltninger, der er gældende på datoen for denne forordnings ikrafttræden.
- (16) Samarbejdet mellem koordinatorene bør styrkes for at sikre en ensartet gennemførelse af forordning (EØF) nr. 95/93 i hele Unionen. European Union Airport Slot Coordinators Association (EUACA) bør fortsat udstede retningslinjer for at sikre en harmonisk gennemførelse af EU-reglerne, navnlig med hensyn til bestemmelsen om afbødende foranstaltninger som omhandlet i betragtning 13, der træffes som følge af de restriktioner. Om der træffes afbødende foranstaltninger eller ej, er en vigtig oplysning for luftfartsselskaberne, når de udarbejder deres fartplaner. Det bør derfor sikres, at koordinatorene kommunikerer åbent.
- (17) Selv om bestemmelsen om afbødende foranstaltninger som omhandlet i betragtning 13, der træffes som følge af restriktioner, bør fortolkes strengt, kan visse situationer, eftersom der er tale om en undtagelse fra de normale slotudnyttelseskrav, kræve fælles handling fra alle koordinators side for at sikre lige vilkår i hele Unionen. Koordinatorerne bør på visse betingelser og på grundlag af en enstemmig afgørelse anvende bestemmelsen på alle slots i koordinerede lufthavne.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

¹¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).

- (18) Med henblik på både at imødegå covid-19-krisens skiftende indvirkning og de direkte konsekvenser af Ruslands militære aggression mod Ukraine for lufttrafikken og reagere fleksibelt, hvor 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 procentværdierne for minimumsudnyttelsessatsen inden for et vist interval og for en hvilken som helst fartplansæson i perioden fra den 29. oktober 2022 til den 26. marts 2024 i overensstemmelse med Eurocontrols prognose for genopretning af lufttrafikken.
- (19) I lyset af de katastrofale konsekvenser af Ruslands militære aggression mod Ukraine og for at støtte forbindelserne til og fra Ukraine bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at ændre procentværdierne for minimumsudnyttelsessatsen inden for et vist interval for ruterne mellem Unionen og Ukraine for en hvilken som helst fartplansæson i perioden fra den 29. oktober 2022 til den 26. marts 2024.
- (20) 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 lovgivning¹². 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.
- (21) Lufthavne, lufthavnstjenesteleverandører og luftfartsselskaber har brug for oplysninger om den disponible kapacitet for at kunne planlægge ordentligt. Luftfartsselskaberne bør fortsat 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 slotudnyttelsessatsen sænkes ved en delegeret retsakt, bør luftfartsselskaber, der gentagne gange ikke opfylder dette krav, ikke være omfattet af den lavere udnyttelsessats.
- (22) Hvis en koordinator finder det godtgjort, at et luftfartsselskab er ophørt med at beflyve en lufthavn, bør koordinatoren trække slotsene tilbage fra det pågældende luftfartsselskab og lægge dem i puljen med henblik på omfordeling til andre luftfartsselskaber.
- (23) Visse luftfartsselskabers forbud mod at flyve ind i Unionens luftrum som følge af anvendelsen af restriktive foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til artikel 215 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, eller et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 474/2006 kan medføre en uberettiget blokering af slots i Unionens lufthavne. Selv om slots, der tidligere blev benyttet af sådanne luftfartsselskaber, kan omfordeles på ad hoc-basis i fartplansæsonen, tilskynder dette ikke i tilstrækkelig grad til en effektiv udnyttelse af slots, der gør det muligt for luftfartsselskaberne at øge konkurrencen og forbindelserne på lang sigt til gavn for forbrugerne. Slotsene bør derfor straks trækkes tilbage fra de berørte luftfartsselskaber.

¹² [EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.](#)

- (24) Eftersom formålet med 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 og Ruslands militære aggression mod Ukraine for lufttrafikken, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men på grund af den foreslåede handlings omfang eller virkninger bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen 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.
- (25) I betragtning af sagens hastende karakter som følge af de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-pandemien og Ruslands militære aggression mod Ukraine, bør der ske en fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Den Europæiske Union, 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.
- (26) For at sikre omgående anvendelse af foranstaltningerne i denne forordning, bør den som følge af sagens hastende karakter træde i kraft 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, litra ba), affattes indledningen således:

"i den periode, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 5, forstås ved "nytilkommet luftfartsselskab":

2) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

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

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

b) I stk. 2a, affattes første afsnit således:

"I den periode, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 5, skal en slotserie, der er 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, under forudsætning af, at der er kapacitet til rådighed i lufthavnen."

c) Stk. 6a affattes således:

"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. 5, 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."

3) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

- (a) Stk. 2a udgår
- (b) I stk. 4 foretages følgende ændringer:
 - i) I første afsnit foretages følgende ændringer:
 - 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."
 - Litra e) udgår
 - ii) Andet, tredje, fjerde og femte afsnit udgår
 - iii) Følgende afsnit tilføjes:

"Hvis virkningerne af Ruslands militære aggression mod Ukraine og ødelæggelsen af kritisk infrastruktur påvirker såvel muligheden for at udøve lufttrafiktjenester som efterspørgslen, anvender koordinatorene litra a), første afsnit, på ruterne mellem Unionen og Ukraine i den periode, hvor luftrummet er lukket, samt en yderligere genopretningsperiode på 16 uger. Koordinatoren meddeler Kommissionen start- og slutdatoen for perioden på 16 uger."

(c) Følgende indsættes som stk. 4a, 4b og 4c:

"4a I den periode, der er omhandlet i artikel 10a, stk. 5, kan manglende udnyttelse af et slot også begrundes med de offentlige myndigheders indførelse af restriktioner, der tager sigte på at imødegå en hvilken som helst alvorlig epidemiologisk situation, naturkatastrofe eller politisk uro i den ene ende af en rute, som det relevante slot blev benyttet eller skulle benyttes til, forudsat at restriktionerne i væsentlig grad påvirker gennemførligheden af eller muligheden for rejser eller efterspørgslen på de pågældende ruter, og at restriktionerne fører til et af følgende forhold:

- (a) delvis eller fuldstændig lukning af grænsen, lufthavnen eller luftrummet i en væsentlig del af den relevante fartplansæson
- (b) 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, hvis hindringen er knyttet til en af følgende årsager, men ikke begrænset dertil:
 - 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
 - restriktioner for bevægeligheden eller karantæne- eller isolationsforanstaltninger i det land eller den region, hvor ankomstlufthavnen er beliggende (herunder mellemliggende destinationer), medmindre karantæne kan undgås ved at fremlægge en negativ test, bevis for restitution eller bevis for vaccination, der anerkendes af Unionen
 - restriktioner for tilgængeligheden af tjenester, der yder afgørende direkte støtte til driften af en flyforbindelse, herunder lukning af hotel- og restaurationsbranchen og offentlige tjenester, herunder transport, som fører til en stærk nedgang i efterspørgslen i den ene eller den anden ende af ruten

- begrænsninger i antallet af passagerer pr. flyvning og afgang pr. luftfartsselskab, som fører til en alvorlig nedgang i efterspørgslen i den ene eller den anden ende af ruten
- (c) bevægelsesrestriktioner for luftfartsselskabets besætningsmedlemmer, der i væsentlig grad hæmmer flytrafikken fra eller til de benyttede lufthavne, herunder pludselige indrejseforbud eller besætningsmedlemmer, der uventet strander på grund af karantæneforanstaltninger, medmindre karantæne kan undgås ved en negativ test, bevis for restitution eller bevis på vaccination, der anerkendes af Unionen.

Når den manglende udnyttelse af et slot kan begrundes med de restriktioner, der er omhandlet i første afsnit, skal koordinatoren se bort fra dette slot og anvende den slotudnyttelsessats, der er fastsat i artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, på de resterende slots i serien.

Dette stykke finder anvendelse i den periode, hvor de restriktioner, der er omhandlet i første afsnit, finder anvendelse, og i en yderligere periode på op til seks uger, inden for de i fjerde og femte afsnit omhandlede begrænsninger. Hvis nævnte restriktioner ophører med at finde anvendelse mindre end seks uger før en fartplansæsons afslutning, finder dette stykke imidlertid kun anvendelse på den resterende del af seksugersperioden, hvis de pågældende slots benyttes til den samme rute i den efterfølgende fartplansæson.

Dette stykke finder kun anvendelse på slots, der benyttes til ruter, som de allerede blev benyttet til inden offentliggørelsen af de i første afsnit omhandlede restriktioner.

Dette stykke ophører med at finde anvendelse, hvis det luftfartsselskab, der benytter de pågældende slots, skifter til en rute, der ikke er berørt af de restriktioner, der er omhandlet i første afsnit.

Koordinatorerne kan på grundlag af en enstemmig afgørelse, som de træffer, og efter at have underrettet Kommissionen herom anvende dette stykke på alle slots i koordinerede lufthavne i Unionen, når et flertal af medlemsstaterne, der repræsenterer størstedelen af EU's befolkning, anvender restriktioner som omhandlet i første afsnit i en væsentlig del af fartplansæsonen, der i betydelig grad vanskeliggør gennemførelsen af lufttrafikken i Unionen eller skaber ulige konkurrencevilkår.

4b Stk. 4 og 4a finder ikke anvendelse på luftfartsselskaber, hvis operationer hindres af restriktive foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til artikel 215 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, herunder foranstaltninger, der er i kraft på [*datoen for denne forordnings ikrafttræden*], og heller ikke på luftfartsselskaber med driftsforbud i Unionen, der er opført i bilag A eller B til Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006*.

4c Koordinatorerne udveksler regelmæssigt oplysninger om bedste praksis med hensyn til gennemførelsen af stk. 4 og 4a for at sikre en sammenhængende og konsekvent anvendelse i hele Unionen.

Koordinatorerne offentliggør og ajourfører regelmæssigt listen over destinationer, som stk. 4 og 4a finder anvendelse på.

* Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14)."

4) I artikel 10a foretages følgende ændringer:

- (a) Overskriften affattes således:

"Artikel 10a

Slottildeling som reaktion på covid-19-krisen og Ruslands militære aggression mod Ukraine"

- (b) Stk. 1-4, udgår

- (c) Stk. 5 affattes således:

"5. Hvis data offentliggjort af Eurocontrol klart viser, at den ugentlige lufttrafik i perioden fra den 29. oktober 2022 til den 26. marts 2024 i hver periode på fire på hinanden følgende uger falder til under 80 % af niveauet i de tilsvarende uger i 2019 som følge af covid-19, andre epidemiologiske situationer eller som en direkte konsekvens af Ruslands militære aggression mod Ukraine, og at nedgangen i lufttrafikken sammenlignet med niveauet i den tilsvarende periode i 2019 ifølge Eurocontrols trafikprognoser sandsynligvis vil fortsætte, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a med henblik på at ændre de procentværdier, der er fastsat i artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, inden for et interval på mellem 0 % og 70 % for enhver fartplansæson i den periode, der er fastsat i dette stykke. Hvis Eurocontrols lufttrafikprognoser er tættere på niveauet i 2019, og de fleste indikatorer viser, at lufttrafikken har stabiliseret sig, vælger Kommissionen en højere værdi inden for dette interval. Kommissionen tager med henblik herpå hensyn til alle følgende elementer:

- (a) data offentliggjort af Eurocontrol om trafikniveauer og trafikprognoser
- (b) indikatorer for efterspørgslen efter passager- og fragtttransport med fly, herunder udviklingen med hensyn til forhåndsreservationer, luftfartsselskabernes planlagte fartplaner, flådestørrelse, flådeudnyttelse og belægningsgrader
- (c) foranstaltninger, der er truffet af offentlige myndigheder som følge af en epidemiologisk situation, og som har en mærkbar indvirkning på lufttrafikken til eller fra Unionens lufthavne, resulterer i tvungne ruteomlægninger som følge af lukninger af luftrum eller forbud mod, at EU-luftfartsselskaber flyver ind i tredjelandes luftrum, idet der tages hensyn til den rådgivning, som Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur udsteder i sine informationstidende om konfliktområder (Conflict Zone Information Bulletin)
- (d) data fra Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme og Verdenssundhedsorganisationen om covid-19 eller andre epidemiologiske situationer, der er kendetegnet ved stærk smittespredning, og som sandsynligvis vil medføre en alvorlig nedgang i antallet af flyrejser."

- (d) Følgende indsættes som stk. 5a:

"5a Hvis Kommissionen i den periode, der er fastsat i stk. 5, mener, at den gradvise genopretning af lufttrafikken mellem Ukraine og Unionen som følge af ødelæggelsen af infrastrukturen og konsekvenserne for levevilkårene som følge af Ruslands militære aggression mod Ukraine kræver en lavere udnyttelsessats for ruter til eller fra Ukraine,

vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12a med henblik på at ændre de procentværdier, der er fastsat i artikel 8, stk. 2, og artikel 10, stk. 2, inden for et interval på mellem 0 % og 70 % for slots, der benyttes på ruter til eller fra Ukraine for enhver fartplansæson i den i stk. 5 fastsatte periode. Hvis Eurocontrols lufttrafikprognoser er tættere på niveauet i 2019, og de fleste indikatorer viser, at lufttrafikken har stabiliseret sig, vælger Kommissionen en højere værdi inden for dette interval. Kommissionen tager med henblik herpå hensyn til alle følgende elementer:

- (a) data offentliggjort af Eurocontrol om trafikniveauer og trafikprognoser på ruter mellem Unionen og Ukraine
- (b) indikatorer for efterspørgslen efter passager- og fragtttransport med fly, herunder udviklingen med hensyn til forhåndsreservationer og luftfartsselskabernes planlagte fartplaner
- (c) tvungne ruteomlægninger som følge af lukninger af luftrum eller forbud mod, at EU-luftfartsselskaber flyver ind i tredjelandes luftrum, idet der tages hensyn til den rådgivning, som Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur udsteder i sine informationstidende om konfliktområder (Conflict Zone Information Bulletin)."

(e) Stk. 6 og 7 affattes således:

"6. Hvis det i tilfælde af langvarige virkninger som følge af covid-19, andre epidemiologiske situationer eller direkte konsekvenser af Ruslands militære aggression mod Ukraine i særligt hastende tilfælde er påkrævet, finder proceduren i artikel 12b anvendelse på delegerede retsakter vedtaget i henhold til nærværende artikel.

7. I den i stk. 5 fastsatte periode stiller luftfartsselskaberne senest tre uger før den planlagte dato for benyttelsen af slots, som de ikke har til hensigt at benytte, slotsene til rådighed for koordinatoren med henblik på omfordeling til andre luftfartsselskaber. Hvis et luftfartsselskab undlader at stille mere end tre slots i en serie til rådighed for koordinatoren i overensstemmelse med dette stykke, er det pågældende luftfartsselskab kun berettiget til hele slotserien i den næste tilsvarende fartplansæson, hvis hele slotserien er blevet benyttet af luftfartsselskabet i mindst 80 % af tiden, uanset om artikel 8, stk. 2, eller artikel 10, stk. 2, er blevet ændret ved en delegeret retsakt, der er omhandlet i denne artikel."

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

"2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10a, tillægges Kommissionen indtil den 26. marts 2024."

6) I artikel 14, stk. 6, foretages følgende ændringer:

(a) Litra c) affattes således:

"c) Hvis en koordinator i den i artikel 10a, stk. 5, fastsatte 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 efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab trække de pågældende slotserier tilbage fra dette luftfartsselskab for den resterende del af fartplansæsonen og placere dem i puljen."

(b) Følgende tilføjes som litra d):

"d) Hvis en koordinator i den i artikel 10a, stk. 5, fastsatte periode på grundlag af de foreliggende oplysninger konstaterer, at et luftfartsselskab, der er omfattet af restriktive foranstaltninger vedtaget i henhold til artikel 215 i traktaten om Den

Europæiske Unions funktionsmåde, herunder dem, der er i kraft den [datoen for denne forordnings ikrafttræden], eller at et luftfartsselskab, der er omfattet af et driftsforbud i Unionen og er opført i bilag A eller B til forordning (EF) nr. 474/2006, ikke er i stand til at udnytte slots i en væsentlig del af sæsonen, skal koordinatoren efter at have hørt det pågældende luftfartsselskab trække de pågældende slotserier tilbage fra dette luftfartsselskab for den resterende del af fartplanssæsonen og placere dem i puljen."

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