

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) 2020/459****2020/EØS/84/02****av 30. mars 2020****om endring av rådsforordning (EØF) nr. 95/93 om fastsettelse av felles regler for fordeling av tidsluker i lufthavnene i Fellesskapet(\*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

etter samråd med Den økonomiske og sosiale komité,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren<sup>(1)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Utbruddet av covid-19 har ført til et kraftig fall i lufttrafikken som følge av et betydelig fall i etterspørselen og direkte tiltak truffet av medlemsstater og tredjestater for å begrense utbruddet. De påfølgende alvorlige konsekvensene for luftfartsselskapene begynte allerede i januar 2020 med hensyn til Folkerepublikken Kina og Kinas spesielle administrative region Hongkong, har vært gjennomgripende siden 1. mars 2020 og vil sannsynligvis påvirke minst to ruteplanperioder, vinteren 2019/2020 og sommeren 2020.
- 2) Disse omstendighetene er utenfor luftfartsselskapenes kontroll, og den påfølgende frivillige eller obligatoriske innstillingen av flygninger er en nødvendig eller legitim reaksjon på disse omstendighetene. Frivillige innstillinger beskytter særlig luftfartsselskapenes økonomiske soliditet og unngår miljøvirkningen av flygninger med tomme eller stort sett tomme fly som utføres bare for å beholde tilknyttede tidsluker («slots») på lufthavnene.
- 3) Tall fra Eurocontrol, som er nettverksforvalter («Network Manager») for lufttrafikknettverksfunksjonene i det felles europeisk luftrom, antyder en nedgang i flytrafikken på anslagsvis 10 % for regionen Europa i første halvdel av mars 2020 sammenlignet med fjoråret. Luftfartsselskaper melder om betydelige fall i antallet reservasjoner og innstiller et stort antall flygninger for ruteplanperiodene «vinteren 2019/2020» og «sommeren 2020» som følge av utbruddet.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 99 av 31.3.2020, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 48/2020 av 1. april 2020 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) Europaparlamentets holdning av 26. mars 2020 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 30. mars 2020.

- 4) I henhold til artikkel 8 nr. 2 i rådsforordning (EØF) nr. 95/93<sup>(2)</sup>, lest sammen med forordningens artikkel 10 nr. 2, trues et luftfartsselskaps historiske forrang med hensyn til tidsluker dersom det unnlater å bruke minst 80 % av en serie av tidsluker som det er tildelt på en koordinert lufthavn.
- 5) Artikkel 10 nr. 4 i forordning (EØF) nr. 95/93 åpner for at tidslukekoordinatorer ved fastsettelse av historisk forrang kan se bort fra ubrukte tidsluker i perioder der luftfartsselskapet ikke er i stand til å utføre planlagte flygninger på grunn av for eksempel stenging av lufthavner. Artikkelen omhandler imidlertid ikke situasjoner som utbruddet av covid-19. Forordning (EØF) nr. 95/93 bør derfor endres.
- 6) På grunnlag av kjente reservasjoner og epidemiologiske prognoser kan det på dette stadiet med rimelighet forventes at et betydelig antall innstillinger som kan tilskrives utbruddet av covid-19, vil skje i perioden fra 1. mars 2020 og fram til minst 24. oktober 2020. Manglende bruk av tidsluker som er tildelt for denne perioden, bør ikke medføre at luftfartsselskaper mister historisk forrang som de ellers ville ha hatt. Det er derfor nødvendig å fastsette vilkårene for når ubrukte tidsluker skal anses som brukte tidsluker for dette formål, med hensyn til neste tilsvarende sesong.
- 7) Tidsluker på koordinerte lufthavner er en verdifull økonomisk ressurs. Til tross for den generelle nedgangen i lufttrafikken bør innstilling av flygninger imidlertid ikke være til hinder for at tidsluker på lufthavner brukes av andre luftfartsselskaper, som kan ønske å bruke dem midlertidig uten at slike tidsluker gir dem historiske rettigheter. Når disse tidslukene ikke brukes av luftfartsselskapet de ble tildelt til, bør de derfor straks leveres tilbake til koordinatoren.
- 8) Det er vanskelig å forutsi den videre utviklingen av covid-19 og sykdommens videre innvirkning på luftfartsselskapene. Kommisjonen bør løpende analysere virkningen av covid-19 på lufttransportsektoren, og Unionen bør uten unødig opphold kunne forlenge gyldighetsperioden for tiltakene som fastsettes ved denne forordning, dersom de ugunstige forholdene vedvarer.
- 9) Ettersom målet for denne forordningen, som er at tidsluker som er ubrukte som følge av utbruddet av covid-19, bør anses som brukt, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av det foreslåtte tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 10) Dersom det er nødvendig og berettiget å forlenge tiltakene som fastsettes ved denne forordningen, bør Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte for å forlenge gyldighetsperioden for tiltakene som fastsettes ved denne forordning. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming<sup>(3)</sup>. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerte rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes sakkyndige, og deres sakkyndige har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper der det arbeides med å utarbeide delegerte rettsakter.
- 11) På bakgrunn av det akutte behovet som følger av de ekstraordinære omstendighetene rundt utbruddet av covid-19, ble det ansett som hensiktsmessig å fastsette et unntak fra åtteukersperioden nevnt i artikkel 4 i protokoll nr. 1 om nasjonalforsamlingenes rolle i Den europeiske union, vedlagt traktaten om Den europeiske union, traktaten om Den europeiske unions virkemåte og traktaten om opprettelse av Det europeiske atomenergifellskap.
- 12) Denne forordningen bør som følge av dens hastende karakter tre i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

<sup>(2)</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 95/93 av 18. januar 1993 om fastsettelse av felles regler for fordeling av tidsluker i lufthavnene i Fellesskapet (EFT L 14 av 22.1.1993, s. 1).

<sup>(3)</sup> EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

### *Artikkel 1*

I forordning (EØF) nr. 95/93 gjøres følgende endringer:

1) Artikkel 10a skal lyde:

#### *«Artikkel 10a*

1. Ved anvendelsen av artikkel 8 nr. 2 og artikkel 10 nr. 2 skal koordinatorene anse tidsluker («slots») som er tildelt for perioden fra 1. mars 2020 til 24. oktober 2020, som brukt av luftfartsselskapet som de opprinnelig ble tildelt til.
2. Ved anvendelsen av artikkel 8 nr. 2 og artikkel 10 nr. 2 skal koordinatorene anse tidsluker som er tildelt for perioden fra 23. januar 2020 til 29. februar 2020, som brukt av luftfartsselskapet som de opprinnelig ble tildelt til, når det gjelder lufttrafikk mellom lufthavner i Unionen og lufthavner i enten Folkerepublikken Kina eller Folkerepublikken Kinas spesielle administrative region Hongkong.
3. Når det gjelder tidsluker med en senere dato enn 8. april 2020, får nr. 1 anvendelse bare dersom de relevante ubrukte tidslukene er blitt stilt til rådighet for koordinatoren for omfordeling til andre luftfartsselskaper.
4. Dersom Kommisjonen på bakgrunn av tall fra Eurocontrol, som er nettverksforvalter («Network Manager») for lufttrafikknettverksfunksjonene i det felles europeisk luftrom, finner at nedgangen i flytrafikken sammenlignet med tilsvarende periode i foregående år vedvarer og sannsynligvis vil vedvare, og på bakgrunn av de beste tilgjengelige vitenskapelige dataene også finner at denne situasjonen er en konsekvens av utbruddet av covid-19, skal Kommisjonen vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 12a for å endre perioden angitt i nr. 1 tilsvarende.
5. Kommisjonen skal løpende overvåke situasjonen på bakgrunn av kriteriene fastsatt i nr. 4. Kommisjonen skal på grunnlag av tilgjengelige opplysninger legge frem en sammendragsrapport om denne saken for Europaparlamentet og Rådet innen 15. september 2020. Ved behov skal Kommisjonen så snart som mulig vedta den delegerte rettsakten omhandlet i nr. 4.
6. Dersom lufttransportsektoren i Unionen påvirkes langvarig av utbruddet av covid-19 og det foreligger tvingende hasteårsaker, får framgangsmåten fastsatt i artikkel 12b anvendelse på delegerte rettsakter som vedtas i henhold til denne artikkelen.»

2) Nye artikler skal lyde:

#### *«Artikkel 12a*

#### ***Utøvelse av delegert myndighet***

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 10a skal gis Kommisjonen til og med 2. april 2021.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 10a kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.

6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 10a trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen to måneder etter at Europaparlamentet og Rådet er underrettet om rettsakten, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte frist har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

*Artikkel 12b*

***Framgangsmåte for behandling av hastesaker***

1. Delegerte rettsakter vedtatt i henhold til denne artikkelen skal tre i kraft umiddelbart og får anvendelse så lenge det ikke er gjort innsigelse i samsvar med nr. 2. Underretningen til Europaparlamentet og til Rådet om en delegert rettsakt skal inneholde en begrunnelse for bruken av framgangsmåten for behandling av hastesaker.

2. Europaparlamentet eller Rådet kan gjøre innsigelse mot en delegert rettsakt etter framgangsmåten nevnt i artikkel 12a nr. 6. I slike tilfeller skal Kommisjonen oppheve rettsakten umiddelbart etter at Europaparlamentet eller Rådet har meddelt sin beslutning om å gjøre innsigelse.»

*Artikkel 2*

Denne forordningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 30. mars 2020.

*For Europaparlamentet*

D. M. SASSOLI

*President*

*For Rådet*

G. GRLIĆ RADMAN

*Formann*

---