



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 5.5.2020
COM(2020) 178 final/2

2020/0069 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects COM(2020) 178 final of 29.04.2020.

Concerns all language versions except the original version (English).

Withdrawal of the marking.

The text shall read as follows :

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om
gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen med anledning av
covid-19-pandemin**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Covid-19-pandemin orsakar en allvarlig konjunkturedgång på grund av den kraftigt minskade efterfrågan och de offentliga åtgärder som har vidtagits för att begränsa dess spridning. Dess allvarliga negativa effekter märks i Europeiska unionen och i hela världen. Hur allvarliga konsekvenserna kommer att vara beror både på covid-19-pandemins varaktighet och på de hjälp- och återhämtningsåtgärder som vidtas på europeisk och nationell nivå. Mer specifikt har pandemin en aldrig tidigare skådad inverkan på luftfartssektorn. Likviditetskrisen inom luftfartssektorn kan leda till insolvensfall inom några få månader om inget görs.

Luftfartssektorn är av strategisk betydelse för EU och bidrar på ett avgörande sätt till EU:s totala ekonomi och sysselsättning. Till exempel år 2016 bidrog luftfarten till 9,4 miljoner arbetstillfällen inom EU och med över 624 miljarder euro till EU:s BNP. Men luftfarten är också viktig för de små och medelstora företagens och turismens framgång¹. Varje euro som används inom luftfartssektorn genererar tre euro för hela ekonomin, och för varje nytt arbetstillfälle inom luftfarten skapas det tre arbetstillfällen på annat håll².

Med tanke på luftfartssektorns viktiga bidrag till den ekonomiska tillväxten och sysselsättningen kan effekten av covid-19-pandemin på denna sektor få mer omfattande konsekvenser för hela EU:s ekonomi samt för konnektiviteten, handeln, priset på resor och valet av resesätt, och dessa effekter kommer att vara kännbara under en längre period.

Lägre efterfrågan, gränsstängningar och tillfälliga restriktioner för flygförbindelser inom EU samt mellan EU och stora internationella marknader innebär att passagerartrafiken sannolikt ytterligare kommer att minska betydligt. I början av april gjordes det över 90 % färre flygningar i det europeiska flygnätet jämfört med samma period 2019³. I mars gjordes det ca 4,5 miljoner fler avbokningar av flygresor än nya bokningar bara för flygningar inom EU⁴. Passagerarefterfrågan för hela året 2020 uppskattas vara 35–46 % mindre än för år 2019⁵.

För att mildra effekterna av denna pandemi är det nödvändigt att genomföra ambitiösa och samordnade politiska åtgärder. Eftersom luftfarten på ett så betydande sätt bidrar till det totala resultatet för EU:s ekonomi och dess globala närvaro är det mycket viktigt att EU vidtar åtgärder för att stödja EU:s luftfartssektor. Syftet med denna förordning är att tillfälligt ändra ett antal bestämmelser i gällande luftfartsrelaterad lagstiftning för att göra det möjligt för kommissionen och de nationella myndigheterna att på ett enklare sätt ta itu med de negativa konsekvenserna av covid-19-pandemin och att mildra effekterna för luftfartssektorn medan krisen pågår. Dessa tillfälliga åtgärder omfattar följande: 1) ändring av bestämmelserna om tillstånd för lufttrafikföretag i händelse av ekonomiska problem orsakade av covid-19-pandemin, 2) förenkling av förfarandena för att införa begränsningar av trafikrättigheter, 3) möjliggörande av effektivare tilldelning av marktjänstavtal och 4) tillåtande av en förlängning av marktjänstavtal till och med den 31 december 2021.

¹ Källa: ATAG – Aviation benefits beyond borders 2018

² Källa: ACI

³ Källa: Eurocontrol

⁴ Källa: Global Distribution Systems

⁵ Källa: ACI/IATA

1.1. Ändring av bestämmelserna om tillstånd för lufttrafikföretag i förordning (EG) nr 1008/2008⁶

Enligt förordning (EG) nr 1008/2008 ska medlemsstaterna tillfälligt eller permanent återkalla den operativa licensen för ett lufttrafikföretag om det inte längre bedöms som säkert att företaget kan uppfylla sina faktiska eller potentiella finansiella skyldigheter under de kommande tolv månaderna. Alternativt kan myndigheterna bevilja sådana flygbolag en tillfällig licens. En tillfällig licens är avsedd att ge flygbolaget en möjlighet att omstrukturera sig och fortsätta med sin verksamhet, förutsatt att säkerheten inte äventyras. Erfarenheten har dock visat att det också sänder en synnerligen negativ signal till marknaden om flygbolagets möjlighet att överleva, vilket i sin tur förvärrar företagets finansiella problem, särskilt vad gäller kassaflödet. Det är troligt att många flygbolag som har varit ekonomiskt sunda före krisen kommer att hamna i en situation där deras likviditetsproblem leder till att det finns ett rättsligt behov att av att deras operativa licens tillfälligt eller permanent återkallas eller ersätts med en tillfällig licens. Inom ramen för den rådande krisen kan detta skapa onödiga administrativa bördor utan tydliga ekonomiska eller säkerhetsmässiga fördelar.

Det föreslås därför att denna formella skyldighet för medlemsstaterna tillfälligt upphävs, förutsatt att säkerheten inte äventyras, samtidigt som medlemsstaterna fortfarande är skyldiga att övervaka den ekonomiska ställningen hos sina lufttrafikföretag för att skydda passagerare mot otillbörliga säkerhetsrisker och för att kunna lämna relevant information till säkerhetsmyndigheterna.

1.2. Ändring av bestämmelserna om nödgärder i förordning (EG) nr 1008/2008

Enligt artikel 21 i förordning (EG) nr 1008/2008 får en medlemsstat avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter för att lösa plötsligt uppkomna kortvariga problem som uppstått till följd av oförutsebara och oundvikliga omständigheter. För att försäkra sig om att sådana åtgärder följer principerna om proportionalitet och öppenhet samt objektiva och icke-diskriminerande kriterier bör kommissionen och övriga medlemsstater utan dröjsmål informeras om en sådan åtgärd samt ges en lämplig motivering. Om de problem som gör åtgärderna nödvändiga består i mer än 14 dagar måste medlemsstaten dessutom underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om detta och kan med kommissionens godkännande få förlänga åtgärderna i ytterligare perioder om högst 14 dagar.

Kommissionens godkännande för den andra perioden om 14 dagar och i princip för varje efterföljande period om 14 dagar beviljas genom ett kommissionsbeslut. Bestämmelsen har utformats för att hantera situationer med kort varaktighet och erfarenheten visar redan att den inte är anpassad till covid-19-pandemin som förväntas räcka flera månader, vilket skulle leda till en onödig administrativ börda för kommissionen och medlemsstaterna. Artikel 21, som ska tillämpas på "kortvariga problem", är uppenbart inte anpassad till den aktuella krisen.

Ett tillfälligt undantag från förfarandekraven i artikel 21 är därför nödvändig. Enligt undantaget får en medlemsstat tillfälligt tillämpa en motiverad och proportionell nödgärd i en längre tid än 14 dagar, men tidsperioden begränsas till längden på de folkhälsorisker som tydligt kan kopplas till covid-19-pandemin. På begäran av någon av de involverade medlemsstaterna eller på eget initiativ får kommissionen tillfälligt upphäva åtgärderna om de inte uppfyller kraven i artikel 21.1 eller om de på något annat sätt bryter mot EU-rätten. Medlemsstaterna är därför skyldiga att informera kommissionen om ändringar i varaktigheten och omfattningen av deras nödgärder.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning), EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

1.3. Förlängning av perioden under vilken leverantörer av marktkjänster kan bedriva verksamhet på flygplatser inom unionen enligt direktiv 96/67/EG⁷

För att kunna hantera denna plötsliga minskning av verksamheten i en aldrig tidigare skådad omfattning och för att hjälpa marktkjänstföretagen att få tillgång till resurser som krävs för att täcka de fasta kostnaderna på kort sikt, som enligt situationen i mars 2020 är betydligt högre än intäkterna, garanterar vissa medlemsstater de lån som företagen kan begära från banker för att återställa en minimilikviditetsnivå.

Banklånegarantier som ges till företag innefattar emellertid en granskning av ett antal kriterier som syftar till att bedöma hållbarheten för det företag som ansöker om lånet. En del av företagen som är verksamma på marknaden för marktkjänster, eller en del av deras verksamhet, kan emellertid bedriva en verksamhet som till sin natur är sådan att den inte erbjuder någon garanti för hållbarhet, eftersom leverantörerna av tjänster väljs ut för en period på högst sju år enligt artikel 11.1 d i direktiv 96/67/EG.

Konkurser skulle vara skadliga för hela sektorn (flygplatser och flygbolag), eftersom de skulle begränsa konkurrensen på kort och medellång sikt och leda till störningar av marktkjänsterna, vilket också skulle kunna påverka återhämtningen. För att ge borgenärerna för dessa marktkjänstföretag den garanti som krävs för att de ska bevilja lån som gör det möjligt för företagen att undvika en eventuell konkurs, föreskrivs det därför i förslaget till förordning att man som undantag från artikel 11.1 d i direktiv 96/67/EG kan förlänga avtalen med leverantörer som valts ut på grundval av det förfarande som anges i artikel 11.1 i direktiv 96/67/EG till och med den 31 december 2021, om deras avtal löper ut mellan den dag då denna förordning träder i kraft och den 31 december 2020. Denna förlängning bör ge en tillräcklig säkerhet till borgenärerna för leverantörerna av marktkjänster. Som en följd av krisen är det dessutom möjligt att marktkjänsterna inte längre är lönsamma och att vissa ledningsenheter kan behöva upphandla sådana tjänster. Det nödvändigt att komma ihåg att direktiv 2014/25/EU i så fall är tillämpligt⁸.

1.4. Införande av ett brådskande förfarande för urval av leverantörer av marktkjänster under covid-19-krisen.

Enligt artikel 11.1 e i direktiv 96/67/EG ska man ersätta en leverantör av marktkjänster enligt det förfarande som anges i artikel 11.1, om en sådan leverantör upphör med sin verksamhet före utgången av den period för vilken denna har valts ut enligt ett anbuds förfarande i enlighet med denna artikel.

Under sådana omständigheter som covid-19-pandemin är det möjligt att någon av leverantörerna går i konkurs på flygplatser där antalet leverantörer av marktkjänster är begränsat i enlighet med artiklarna 6.2 och 9 i direktiv 96/67/EG, vilket leder till ett behov att snabbt ersätta denna konkursdrabbade leverantör. Enligt artikel 11.2 kan flygplatsens ledningsenhet själv tillhandahålla marktkjänster utan att iaktta urvalsförfarandet. Detta kan dock endast täcka den tid som behövs för att anordna ett nytt anbuds förfarande och det är osannolikt att flygplatser som inte redan tillhandahåller marktkjänster kan tillhandahålla dessa tjänster så snabbt. Samma begränsning gäller för egenhantering som utförs av flygbolag som inte har någon betydande närvaro vid den berörda flygplatsen.

⁷ Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktkjänster på flygplatserna inom gemenskapen, EGT L 272, 15.10.1996, s. 36,

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG, EUT L 94, 28.3.2014, s. 243.

Inom ramen för covid-19-pandemin och som undantag från direktiv 96/67/EG ger därför de föreslagna tillfälliga bestämmelserna flygplatsens ledningsenhet rätt att direkt välja en leverantör av marktjänster för en period på högst sex månader utan att behöva tillämpa ett urvalsförfarande i enlighet med artikel 11.1, om en eller flera leverantörer av marktjänster drabbas av konkurs på en flygplats medan covid-19-pandemin pågår och av skäl som direkt beror på dess effekter.

Ändringarna ger också kommissionen möjlighet att förlänga de relevanta perioder som påverkas genom en delegerad akt, som kan antas genom ett nödförfarande.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

2.1. Rättslig grund

Förslaget grundas på artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Genom den artikeln tillåts antagande av alla lämpliga bestämmelser för lufttransport och den utgjorde redan underlag för antagandet av förordning (EG) nr 1008/2008 och direktiv 96/67/EG.

2.2. Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Förslagets mål kan av följande skäl inte i tillräcklig grad uppnås av medlemsstaterna själva: När villkoren i den andra meningen i artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1008/2008 uppfylls kan medlemsstaterna enligt den förordningen inte upprätthålla den operativa licensen utan att tillfälligt eller permanent återkalla den eller utan att utfärda en tillfällig licens. Detta gäller oberoende av sammanhang, exempelvis covid-19-pandemin, och även om likviditetsproblemen endast är tillfälliga. Vad gäller trafikbegränsningar tillåter förordningen åtgärder med en löptid på över 14 dagar endast genom ett godkännande från kommissionen för varje relevant period. Enligt direktiv 96/67/EG är det inte möjligt att ersätta leverantörer av marktjänster som drabbas av konkurs enligt ett brådskande förfarande eller att förlänga perioden under vilken leverantörer av marktjänster får bedriva verksamhet. Dessa mål kan endast uppnås genom att man i förordning (EG) nr 1008/2008 inför nya tillfälliga bestämmelser om undantag från artikel 11 i direktiv 96/67/EG.

2.3. Proportionalitetsprincipen

Förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet att lindra effekterna av den aktuella covid-19-pandemin genom att använda förordning (EG) nr 1008/2008 och direktiv 96/67/EG. De föreslagna åtgärderna är därför proportionerliga även när det gäller de tillfälliga åtgärdernas begränsade varaktighet.

2.4. Val av instrument

För att uppnå sitt mål måste det rättsliga instrumentet ha en direkt och allmän tillämpning. Det lämpliga rättsliga instrumentet är därför en förordning.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

3.1. Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning

Detta är en brådskande åtgärd som har utlösts av spridningen av covid-19-pandemin.

3.2. Samråd med berörda parter

Med tanke på ärendets brådskande karaktär har ett formellt samråd med berörda parter inte genomförts. Både medlemsstaternas myndigheter och berörda parter har dock uppmanat kommissionen att anta ett förslag till lämpliga åtgärder inom ramen för förordning (EG) nr 1008/2008 och tillhandahållandet av marktjänster på flygplatser inom unionen i den mening som avses i direktiv 93/67/EG.

3.3. Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Som det förklarats var det inte möjligt att på ett korrekt sätt inhämta sakkunskap på grund av situationens brådskande karaktär. Kommissionen har dock utnyttjat erfarenheterna från kontakterna med medlemsstater och berörda parter inom luftfartssektorn, vilket också inbegrep samråd med experter.

3.4. Konsekvensbedömning

Med tanke på situationens brådskande karaktär har någon konsekvensbedömning inte genomförts.

3.5. Grundläggande rättigheter

Ej tillämpligt.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Ej tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

5.1. Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering

Åtgärden innehåller inga specifika åtgärder för övervakning eller rapportering, men kommissionen bör vara skyldig att följa utvecklingen av covid-19-pandemin och dess inverkan på luftfarten och bemyndigas att vid behov anta en delegerad akt som förlänger de tidsperioder som berörs av åtgärden.

5.2. Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

Förslaget innehåller fyra delar:

- (1) Genom införandet av de nya punkterna 1a, 1b och 1c i artikel 9 i förordning (EG) nr 1008/2008 kommer det att vara möjligt för en medlemsstat att, i samband med en bedömning som genomförs under perioden från den 1 mars 2020 till den 31 december 2020, undvika att tillfälligt dra in eller återkalla en operativ licens för ett lufttrafikföretag även om medlemsstaten inte längre bedömer det som säkert att ett EG-lufttrafikföretag kan uppfylla sina faktiska och potentiella åtaganden för en tolv månadersperiod, förutsatt att säkerheten inte äventyras och att det finns en realistisk förhoppning om en tillfredsställande finansiell omorganisation inom tolv månader. När det är vederbörligen motiverat kan kommissionen förlänga perioden genom en delegerad akt som kan antas genom ett skyndsamt förfarande.
- (2) Genom införandet av en ny artikel 21a i förordning (EG) nr 1008/2008 får medlemsstaterna under särskilda omständigheter vägra, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikerättigheter under perioden från den 1 mars 2020 till den 31

december 2020, om denna åtgärd är nödvändig för att begränsa covid-19-pandemin. När det är vederbörligen motiverat kan kommissionen förlänga denna period genom en delegerad akt som kan antas genom ett skyndsamt förfarande.

- (3) Den nya artikeln 24a, som utgör ett nytt kapitel IVa i förordning (EG) nr 1008/2008, ger flygplatsens ledningsenhet rätten att förlänga avtal som ingåtts med leverantörer av marktjänster till och med den 31 december 2021, som undantag från direktiv 96/67/EG. Detta gör det också möjligt för flygplatsens ledningsenhet att direkt välja en marktjänst för en period på högst sex månader. När det är vederbörligen motiverat kan kommissionen förlänga denna period genom en delegerad akt som kan antas genom ett skyndsamt förfarande. Denna ändring av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1008/2008 återspeglas i ändringen av artikel 1.1.
- (4) De nya artiklarna 25a och 25b i förordning (EG) nr 1008/2008 fastställer ett förfarande för antagandet av de delegerade akter som avses i de föreslagna artiklarna 9.1b, 21a.4 och 24a.3 i förordning (EG) nr 1008/2008.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen med anledning av covid-19-pandemin

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁰,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Covid-19-pandemin har lett till en kraftig nedgång i flygtrafiken till följd av en betydande minskning av efterfrågan och antagandet av direkta åtgärder såsom stängning av gränser och flygförbud som medlemsstaterna och tredjeländer har infört för att begränsa pandemin.
- (2) Uppgifter som offentliggjorts av EU:s nätverksförvaltare vid Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) tyder på en minskning av flygtrafiken med omkring 90 % för den europeiska regionen i slutet av mars 2020 jämfört med mars 2019. Lufttrafikföretagen rapporterar stora minskningar av antalet förbokningar och ställer in flygningar för vintersäsongen 2019–2020 och sommarsäsongen 2020 till följd av pandemin. Denna plötsliga nedgång i efterfrågan samt inställda flygningar i en aldrig tidigare skådad omfattning har lett till att lufttrafikföretag har drabbats av allvarliga likviditetsproblem som är direkt kopplade till covid-19-pandemin.
- (3) Unionens lufttrafikföretag, som var ekonomiskt sunda före covid-19-pandemin, har likviditetsproblem som skulle kunna leda till att deras operativa licens återkallas tillfälligt eller permanent, eller ersätts med en tillfällig licens, utan strukturellt ekonomiskt behov. Beviljandet av en tillfällig licens i enlighet med artikel 9.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008¹¹ skulle kunna sända en

⁹ EUT C , , s. .

¹⁰ EUT C , , s. .

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

negativ signal till marknaden om ett flygbolags förmåga att överleva, vilket i sin tur skulle förvärra dess hypotetiska ekonomiska problem. Därför bör den operativa licensen för sådana operatörer inte återkallas tillfälligt eller permanent på grundval av den bedömning som genomförs under perioden mars 2020–31 december 2020, förutsatt att säkerheten inte äventyras och att det finns en realistisk förhoppning om en tillfredsställande finansiell omorganisation inom tolv månader. Vid utgången av denna tolv månadersperiod bör EU-lufttrafikföretaget omfattas av det förfarande som anges i artikel 9.1 i förordning (EG) nr 1008/2008. Den skyldighet att informera kommissionen som föreskrivs i artikel 9.2 i förordning (EG) nr 1008/2008 bör förstås så att den även gäller för beslut om att inte tillfälligt eller permanent återkalla den operativa licensen.

- (4) Utöver nödgärder som skulle kunna vidtas i händelse av plötsliga problem med kort varaktighet till följd av oförutsebara och oundvikliga omständigheter enligt artikel 21 i förordning (EG) nr 1008/2008, bör medlemsstaterna kunna avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikerättigheter för att lösa problem som uppstått till följd av covid-19-pandemin och som kan vara långvariga. Sådana nödgärder som vidtas inom ramen för covid-19-pandemin bör följa principerna om proportionalitet och öppenhet och bör grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier som är tillämpliga i enlighet med artikel 21 i förordning (EG) nr 1008/2008.
- (5) På flygplatser där antalet leverantörer av marktjänster är begränsat i enlighet med artikel 6.2 och artikel 9 i rådets direktiv 96/67/EG¹² får leverantörer väljas ut för en period på högst sju år. Leverantörer för vilka denna period håller på att löpa ut kan av detta skäl ha svårt att få tillgång till finansiering. Denna period bör därför förlängas.
- (6) Som ett resultat av covid-19-pandemin, på flygplatser där antalet leverantörer av marktjänster är begränsat, kan det hända att en eller flera leverantörer upphör att tillhandahålla sina tjänster på en viss flygplats innan en ny leverantör kan väljas ut på grundval av det förfarande som föreskrivs i artikel 11.1 i direktiv 96/67/EG. Under sådana omständigheter är det lämpligt att flygplatsens ledningsenhet kan besluta att välja en leverantör av marktjänster direkt för att tillhandahålla tjänsterna i högst sex månader. Om flygplatsens ledningsenhet behöver upphandla marktjänster till följd av covid-19-pandemin och är en upphandlande enhet i den mening som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU¹³, ska den följa det direktivet.
- (7) Den fortsatta utvecklingen av covid-19-pandemin och dess följder för luftfartssektorn är svåra att förutsäga. Kommissionen bör kontinuerligt analysera covid-19-pandemins följder för luftfartssektorn, och unionen bör utan onödigt dröjsmål kunna förlänga den period under vilken de åtgärder som avses i denna förordning ska tillämpas om de ogynnsamma förhållandena kvarstår.
- (8) För att när så är nödvändigt och motiverat förlänga den period under vilken de behöriga tillståndsmyndigheterna får besluta att inte tillfälligt eller permanent återkalla de operativa licenserna, den period under vilken medlemsstaterna får avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikerättigheter, och den period under vilken kontrakt med leverantörer av marktjänster får förlängas och under vilken ledningsenheten på en flygplats får välja en leverantör av marktjänster direkt, bör

¹² Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen för att ändra förordning (EG) nr 1008/2008. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

- (9) Med tanke på ärendets brådskande karaktär, som följer av de exceptionella omständigheter som motiverar de föreslagna åtgärderna, och särskilt för att vidta de erforderliga åtgärderna snabbt för att lösa de allvarliga och omedelbara problem som sektorn står inför, är det lämpligt att föreskriva ett undantag från den åttaveckorsperiod som avses i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i unionen, fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.
- (10) Det oförutsebara och plötsliga utbrottet av covid-19-pandemin och de relevanta lagstiftningsförfaranden som krävdes för vidtagande av relevanta åtgärder gjorde det omöjligt att vidta sådana åtgärder i tid. Därför bör bestämmelserna i denna förordning också omfatta tiden innan den träder i kraft. Med hänsyn till dessa bestämmelserns karaktär bör ett sådant tillvägagångssätt inte leda till att de berörda personernas berättigade förväntningar åsidosätts.
- (11) Förordning (EG) nr 1008/2008 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (12) Med tanke på ärendets brådskande karaktär, som följer av de exceptionella omständigheter som motiverar de fastställda åtgärderna, är det lämpligt att föreskriva att denna förordning träder i kraft omedelbart.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1008/2008 ska ändras på följande sätt:

- (1) Artikel 1.1 ska ersättas med följande:

”1. Genom denna förordning regleras utfärdandet av tillstånd för EG-lufttrafikföretag, deras rätt att utöva lufttrafik inom gemenskapen samt prissättningen av lufttrafik inom gemenskapen. Genom förordningen fastställs också tillfälliga regler om tillhandahållande av marktjänster på flygplatser inom unionen.”

- (2) I artikel 9 ska följande punkter läggas till som punkterna 1a, 1b och 1c:

”1a. Den behöriga tillståndsmyndigheten får, på grundval av bedömningar som avses i punkt 1 och som genomförs från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020, före utgången av den perioden besluta att inte tillfälligt eller permanent återkalla EU-lufttrafikföretagets operativa licens, förutsatt att säkerheten inte äventyras och att det finns en realistisk förhoppning om en tillfredsställande finansiell omorganisation inom de följande tolv månaderna. Den ska granska detta EU-lufttrafikföretags resultat i slutet av tolv månadersperioden och besluta huruvida den operativa licensen ska återkallas tillfälligt eller permanent och huruvida en tillfällig licens ska beviljas på grundval av punkt 1.

1b. Om kommissionen, på grundval av uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, konstaterar att minskningen av trafikvolymen jämfört med nivån under motsvarande period föregående år består och sannolikt kommer att bestå, och också konstaterar, på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter, att denna situation är ett resultat av covid-19-pandemin, ska kommissionen i enlighet därmed anta delegerade akter i enlighet med artikel 25a för att ändra den period, 1 mars 2020–31 december 2020, som anges i punkt 1a.

1c. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som anges i punkt 1b. Kommissionen ska utifrån den information den har tillgång till lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. När de kriterier som nämns i punkt 1b är uppfyllda ska kommissionen så snart som möjligt anta den delegerade akt som föreskrivs i punkt 1b.

1d. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 25b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.”

(3) Följande artikel ska införas som artikel 21a:

”Artikel 21a

Nödåtgärder kopplade till covid-19-pandemin

1. Utan hinder av artikel 21 får medlemsstaterna under perioden 1 mars 2020–31 december 2020, utan kommissionens godkännande enligt artikel 21.1, avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter om denna åtgärd är nödvändig för att hantera covid-19-pandemin. Sådana åtgärder ska följa principerna om proportionalitet och öppenhet och ska grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier.
2. Medlemsstaten ska utan dröjsmål informera kommissionen och övriga medlemsstater om en sådan åtgärd och dess varaktighet och ge dem en tillräcklig motivering. Om medlemsstaten ändrar, upphäver eller drar tillbaka en sådan åtgärd efter det att denna förordning har trätt i kraft, ska den informera kommissionen och övriga medlemsstater om detta.
3. Kommissionen får på begäran av någon av de andra berörda medlemsstaterna eller på eget initiativ tillfälligt upphäva den åtgärd som avses i punkt 2 om den inte uppfyller de krav som avses i punkt 1 eller om den på något annat sätt strider mot unionsrätten.
4. Om kommissionen, på grundval av de bästa vetenskapliga rönen samt belägg och data som bekräftar att covid-19-pandemins fortsätter, konstaterar att inskränkningar i, begränsningar av eller införande av villkor för medlemsstaternas utövande av trafikrättigheter sannolikt kommer att vara nödvändiga efter den period som avses i punkt 1, ska kommissionen i enlighet därmed anta delegerade akter i enlighet med artikel 25a för att ändra den perioden.
5. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som avses i punkt 4. Kommissionen ska utifrån tillgänglig information lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. Vid behov ska kommissionen så snart som möjligt anta den delegerade akt som avses i punkt 4.

6. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 25b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.”
- (4) Följande kapitel IVa och artikel 24a ska införas:

”KAPITEL IVa

TILLFÄLLIGA REGLER OM MARKTJÄNSTER

Artikel 24a

1. Genom undantag från artikel 11 d i direktiv 96/67/EG får ledningsenheten på en flygplats förlänga kontrakt till och med den 31 december 2021 för leverantörer av marktjänster som valts ut på grundval av det förfarande som föreskrivs i artikel 11.1 i det direktivet, vilka löper ut från och med [ange den dag då denna förordning träder i kraft] till och med den 31 december 2020.
 2. Genom undantag från artikel 11 e i direktiv 96/67/EG, och utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2014/25/EU, får flygplatsens ledningsenhet välja en leverantör av marktjänster direkt för att tillhandahålla tjänsterna i högst sex månader eller till och med den 31 december 2020, beroende på vilken period som är längst, när en leverantör av marktjänster under perioden 1 mars 2020–31 december 2020 upphör med sin verksamhet före utgången av den period för vilken denna valts ut.
 3. Om kommissionen, på grundval av uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, konstaterar att minskningen av trafikvolymen jämfört med nivån under motsvarande period föregående år består och sannolikt kommer att bestå, att denna situation är ett resultat av covid-19-pandemin, och att den leder till avbrott i tillhandahållandet av marktjänster eller till svårigheter att få tillgång till finansiering för leverantörer av marktjänster på flygplatser inom unionen, ska kommissionen i enlighet därmed anta delegerade akter i enlighet med artikel 25a för att ändra de perioder som avses i punkterna 1 och 2.
 4. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som anges i punkt 3. Kommissionen ska utifrån den information den har tillgång till lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. Vid behov ska kommissionen anta den delegerade akt som föreskrivs i punkt 3 så snart som möjligt.
 5. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 25b tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.
 6. Kommissionen ska kontinuerligt övervaka situationen med användning av de kriterier som anges i punkt 3. Kommissionen ska utifrån den information den har tillgång till lägga fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet senast den 15 november 2020. Vid behov ska kommissionen anta den delegerade akt som föreskrivs i punkt 3.
 7. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för luftfartssektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 4 tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.”
- (5) Följande artiklar ska införas som artiklarna 25a och 25b:

”Artikel 25a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i denna artikel ska ges till kommissionen för en period på ett år från och med den dag då denna förordning träder i kraft.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 9.1b, 21a.4 och 24a.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt denna artikel ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 25b

Skyndsamt förfarande

1. Delegerade akter som antas enligt denna artikel ska träda i kraft utan dröjsmål och ska tillämpas så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Delgivningen av en delegerad akt till Europaparlamentet och rådet ska innehålla en motivering till varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.
2. Såväl Europaparlamentet som rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25a. I ett sådant fall ska kommissionen upphäva akten omedelbart efter det att Europaparlamentet eller rådet har delgett den sitt beslut om att invända.”

Artikel 2

Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande