



Brussel, 16.12.2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 voor wat betreft de tijdelijke ontheffing van de regels voor slotgebruik op communautaire luchthavens als gevolg van de COVID-19-pandemie

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2020) 341 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

In Verordening (EEG) nr. 95/93¹ (de “slotverordening”) zijn de regels vastgesteld voor de toewijzing van slots op EU-luchthavens. Volgens de “use-it-or-lose-it”-clausule van artikel 10 van die verordening moeten luchtvaartmaatschappijen ten minste 80 % van de slots die hen binnen een bepaalde dienstregelingsperiode (zomer of winter) zijn toegewezen, gebruiken om het recht te behouden op dezelfde reeks slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode (“grandfather”-rechten of “historische” rechten).

Door de terugval van de passagiersvraag ten gevolge van de COVID-19-pandemie hebben luchtvaartmaatschappijen hun dienstregelingen sinds 1 maart 2020 ingrijpend gewijzigd, waardoor het slotgebruikspercentage op gecoördineerde luchthavens tot ver onder de bij de slotverordening opgelegde drempel van 80 % is gezakt.

Om dit probleem op te lossen, heeft de Europese Unie op 30 maart 2020 een wijziging van de slotverordening goedgekeurd, die inhield dat de “use-it-or-lose-it”-regel niet werd toegepast gedurende de volledige zomerdienstregelingsperiode 2020, die eindigde op 24 oktober 2020. Die wijziging machtigde de Commissie ook om de periode waarop deze ontheffing betrekking had, te verlengen door een of meer gedelegeerde handelingen vast te stellen. Op 14 oktober 2020 heeft de Commissie een gedelegeerde handeling vastgesteld waarbij de periode waarin de “use-it-or-lose-it”-regel niet wordt toegepast, wordt verlengd tot het einde van de winterdienstregelingsperiode 2020/2021, namelijk 27 maart 2021.

Zoals verwacht is de passagiersvraag laag gebleven gedurende de hele zomerdienstregelingsperiode 2020. Volgens de gegevens van Eurocontrol begon de terugval van het verkeer in de Europese Economische Ruimte (EER) in week 11, met een daling van 17 % ten opzichte van dezelfde week in 2019. Die daling zette zich in de weken 12 en 13 sterk door tot respectievelijk 59 % en 82 % ten opzichte van 2019. De laagste waarden werden opgetekend in de weken 15 en 16 (daling met 89 %). De gemiddelde bezettingsgraad van een steekproef van 10 Europese luchtvaartmaatschappijen daalde van 80 % in week 9 tot 26 % in week 15. Niet alleen vlogen de luchtvaartmaatschappijen minder vaak, er waren ook veel minder boekingen voor de resterende vluchten in vergelijking met 2019. In week 23, toen het luchtvervoer binnen de EU opnieuw grotendeels werd opengesteld, trok de gemiddelde bezettingsgraad terug aan tot 44 %. In dezelfde week in 2019 varieerde de gemiddelde bezettingsgraad van dezelfde luchtvaartmaatschappijen van 75 % (week 4) tot 86 % (week 16). Midden november 2020 was er 65 % minder luchtverkeer dan in dezelfde week in 2019.

Volgens de meest recente prognoses van Eurocontrol zal het luchtverkeer in februari 2021 nog steeds maar de helft bedragen van het niveau van februari 2020. Wat daarna zal gebeuren is onzeker, maar er zijn geen aanwijzingen dat de vraag in het zomerseizoen van 2021 opnieuw zal stijgen tot een niveau dat in buurt komt van dat van de afgelopen jaren.

Tegelijkertijd zij eraan herinnerd dat de “use-it-or-lose-it”-regel tot doel heeft de luchthavencapaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten, zodat zoveel mogelijk gebruikers er

¹ Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van “slots” op communautaire luchthavens, PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

voordeel uit halen en passagiers profijt kunnen trekken van een concurrerende luchtvaartmarkt en connectiviteit. De ontheffing van de “use-it-or-lose-it”-regel heeft inderdaad enig soelaas geboden voor luchtvaartmaatschappijen tijdens de huidige periode van ongekende terugval van de vraag en beperkingen op het luchtvervoer, en heeft voorkomen dat lege of bijna lege vluchten werden uitgevoerd met als enig doel de onderliggende luchthavenslots te behouden, wat schadelijk zou zijn voor het milieu. Er moet echter ook rekening worden gehouden met de negatieve gevolgen van een verdere verlenging van de ontheffing. De huidige ontheffing heeft tot gevolg dat de concurrentie wordt bevroren op het niveau van 2019, zonder enige vereiste dat de capaciteit daadwerkelijk efficiënt moet worden benut, omdat de bepalingen van die ontheffing ontoereikend zijn gebleken om ervoor te zorgen dat andere luchtvaartmaatschappijen, die wel kunnen vliegen, de nodige slots kunnen krijgen. Voor de periode die meer dan een jaar na de ontheffing van de “use-it-or-lose-it”-regel aanvangt (van 1 februari 2020 tot en met 27 maart 2021), waarin luchtvaartmaatschappijen hun grandfatherslots uit 2019 behouden tot het einde van de winterdienstregelingsperiode 2021/2022, is het tijd dat er een traject wordt uitgezet om terug te keren naar een normale toepassing van de “use-it-or-lose-it”-regel. Om destabilisatie van de luchtvaartmarkt te voorkomen, mag deze terugkeer naar een normale situatie mag niet abrupt plaatsvinden; dit zou immers nadelig zijn voor de luchtvaartmaatschappijen, de connectiviteit, de EU-consumenten en het milieu. De terugkeer naar de normale situatie moet plaatsvinden naarmate het verkeer opnieuw toeneemt tot het niveau van 2019 of stabiliseert in het licht van een nieuwe marktsituatie.

Derhalve wordt voorgesteld om vanaf het begin van de zomerdienstregelingsperiode 2021 de in de slotverordening vastgestelde eisen inzake slotgebruik opnieuw toe te passen, maar het gebruikspercentage vast te stellen op 40/60 in plaats van 80/20. Dit betekent dat luchtvaartmaatschappijen verplicht zouden zijn om 40 % van een bepaalde slotreeks te gebruiken om het recht op die slotreeks te behouden in de daaropvolgende overeenkomstige dienstregelingsperiode. Deze aanpassing zou de historische rechten op evenredige wijze beschermen tijdens de scherpe daling van de vraag naar luchtverkeer ten gevolge van de COVID-19-pandemie, en zou vermijden dat lege of bijna lege vluchten worden uitgevoerd om de onderliggende luchthavenslots te behouden, met alle negatieve gevolgen vandien voor het milieu. De aanpassing zou ook bijdragen tot een efficiënter gebruik van de luchthavencapaciteit ten behoeve van de passagiers en de connectiviteit.

In het licht van de opgedane ervaring worden in dit voorstel tot ontheffing van de slotbepalingen ook voorwaarden opgenomen om ervoor te zorgen dat de ontheffingsperiode verenigbaar blijft met het optimale gebruik van de schaarse luchthavencapaciteit en bijdraagt tot het behoud van de concurrentie, in het belang van de passagiers. De ontheffing moet gericht worden verleend aan luchtvaartmaatschappijen die voornemens zijn hun grandfatherslots te gebruiken zodra de vraag voldoende herstelt en de vluchten weer rendabel worden. Slotreeksen die voor het eerst worden toegewezen aan een luchtvaartmaatschappij, d.w.z. slotreeksen waarvoor de luchtvaartmaatschappij geen grandfatherrechten kan doen gelden, mogen niet onder de ontheffing vallen omdat die luchtvaartmaatschappijen de extra slots hebben aangevraagd in de wetenschap dat de vraag naar luchtverkeer laag was als gevolg van de COVID-19-pandemie en de onderliggende slotreeksen zijn vrijgesteld van de normale toepassing van de “use-it-or-lose-it”-regel. Luchtvaartmaatschappijen die dergelijke slotreeksen voor het eerst toegewezen krijgen, moeten dus minstens 80 % ervan gebruiken om ze in de daaropvolgende overeenkomstige dienstregelingsperiode te behouden. Deze aanpak stemt overeen met de vrijwillige overeenkomst tussen luchthavens, luchtvaartmaatschappijen

en slotcoördinatoren inzake de werking van de huidige ontheffing van de slotverordening voor de winterdienstregelingsperiode 2020-2021 en daarna².

De “use-it-or-lose-it”-regel (d.w.z. de verplichting om minstens 80 % van de slotreeksen te gebruiken) moet ook van toepassing blijven in het geval van uitwisseling van slots in het kader van artikel 8 bis, lid 1, punt c), als deze uitwisseling gepaard gaat met een financiële of andere vergoeding. De bedoeling is te vermijden dat een vergoeding wordt betaald voor de waarde die inherent is aan de vrijstelling. De ontheffing wordt echter wel toegepast op slots die worden uitgewisseld zonder financiële of andere vergoeding, bijvoorbeeld om tijdschema's te verbeteren. Dit geldt ook voor slots die worden overgedragen als gevolg van besluiten van overheidsinstanties uit hoofde van het nationale of EU-mededingingsrecht (zie artikel 8 ter van de slotverordening).

In het voorstel wordt een termijn vastgesteld waarbinnen luchtvaartmaatschappijen ongebruikte slots moeten teruggeven aan de coördinator als zij een beroep willen doen op de ontheffing, namelijk drie weken vóór de geplande vluchtdatum van dat slot. Hierdoor behouden luchthavens en dienstverleners op luchthavens het overzicht van de vereiste capaciteit en het volume aan vluchten, en kunnen zij voldoende infrastructuur, faciliteiten en personeel beschikbaar maken. Het stelt luchtvaartmaatschappijen ook in staat in te schatten hoeveel luchthavencapaciteit er beschikbaar is, in het geval zij daar gebruik van zouden willen maken om vluchten uit te voeren. Hoe vroeger de slots opnieuw kunnen worden toegewezen, hoe waarschijnlijker het is dat andere luchtvaartmaatschappijen er gebruik van zullen maken. De hierbij voorgestelde regels hebben betrekking op tijdelijke hertoewijzing voor het seizoen in kwestie (zonder dat de luchtvaartmaatschappij waaraan de slots zijn toegewezen grandfatherrechten verwerft) of op permanente hertoewijzing; dit laatste is het geval wanneer de luchtvaartmaatschappij die de slots heeft teruggegeven aan de pool niet van plan is ze in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode te gebruiken. In dat geval krijgen luchtvaartmaatschappijen die minstens vijf van dergelijke slots hebben gebruikt voorrang op andere aanvragers en nieuwe gegadigden voor het verkrijgen van de volledige oorspronkelijke slotreeks van de luchtvaartmaatschappij die ze heeft teruggegeven aan de pool.

Voorts moet worden verduidelijkt onder welke omstandigheden de coördinatoren slots van luchtvaartmaatschappijen kunnen intrekken. Als een coördinator op basis van de informatie waarover hij beschikt, vaststelt dat een luchtvaartmaatschappij haar activiteiten op een luchthaven heeft stopgezet en niet meer in staat is de haar toegewezen slots te gebruiken, moeten de slots in kwestie onmiddellijk aan de pool worden teruggegeven en beschikbaar worden gesteld voor hertoewijzing aan andere luchtvaartmaatschappijen, waardoor de luchtvaartmaatschappij die de luchthaven verlaat de historische rechten op die slots verliest.

Op basis van de informatie waarover Eurocontrol momenteel beschikt, mag redelijkerwijs worden aangenomen dat de huidige situatie, die wordt gekenmerkt door een uitzonderlijke daling van de vraag, minstens tot het begin van de zomerdienstregelingsperiode 2021 zal voortduren. Volgens prognoses van verenigingen van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, zoals ACI-Europe en IATA, is het, gezien de onzekerheid, ook mogelijk dat de

² “Gezamenlijke overeenkomst tussen luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en slotcoördinatoren over de voorwaarden voor een verlenging van de slotontheffing voor het volledige NW2020-seizoen” <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

periode van uitzonderlijk lage vraag blijft duren tot en met de winterdienstregelingsperiode 2024/2025.

In het licht van deze omstandigheden moet de slotverordening worden gewijzigd om de grandfatherrechten van luchtvaartmaatschappijen op slotreeksen die niet minstens voor 80 % zijn gebruikt in de periode waarin de luchtvaartmarkt te lijden had onder de COVID-19-pandemie, verder te beschermen. De slotonthefing wordt nogmaals met een seizoen verlengd, bovenop de verlenging waarin voorzien is bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/1477 van de Commissie, en heeft dus ook betrekking op de periode van 28 maart 2021 tot en met 30 oktober 2021. In deze periode wordt het slotgebruikspercentage verlaagd van 80 % tot 40 %. Bovendien worden bij de wijziging gedelegeerde bevoegdheden aan de Commissie verleend om de slotonthefing verder te verlengen tot na de zomerdienstregelingsperiode 2021 en om het verplichte slotgebruikspercentage verder aan te passen op basis van een aantal indicatoren, zoals actuele luchtverkeersgegevens en prognoses, bezettingsgraden en vlootgebruik. Indien nodig zal de Commissie gedelegeerde handelingen vaststellen om het slotgebruikspercentage aan te passen voor de dienstregelingsperiodes vanaf de winter 2021/2022 tot en met de winter 2024/2025.

De toewijzing van slots vindt ruim vóór de respectieve dienstregelingsperiode plaats. Luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en andere dienstverleners moeten tijdig weten welke regels van toepassing zijn op een bepaalde dienstregelingsperiode. Als zij deze regels vroeg kennen, worden zij ook aangemoedigd om de slots die ze niet van plan zijn te gebruiken, in een vroeg stadium terug te geven aan de coördinator. Daarom moet de Commissie de desbetreffende gedelegeerde handelingen vaststellen vóór het slottoewijzingsproces is afgerond.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De slotverordening ontheft luchtvaartmaatschappijen van de toepassing van de regels voor het gebruik van slots, die momenteel problematisch zijn voor luchtvaartmaatschappijen wegens de COVID-19-pandemie. De slotverordening verleent de Commissie de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen die alleen de periode kunnen wijzigen waarin de huidige ontheffing van toepassing is. Verlengingen van de periode waarin ontheffing wordt verleend van de regels voor het gebruik van slots leiden tot concurrentievervalsingen, die gevolgen hebben voor de connectiviteit van passagiers, de werkgelegenheid en de kwaliteit van banen in de luchtvaartsector, en specifieke problemen veroorzaken voor luchthavens en dienstverleners. Anderzijds zou een plotse terugkeer naar de normale “use-it-or-lose-it”-regel extra financiële lasten met zich meebrengen voor luchtvaartmaatschappijen, en onbedoeld ook een negatief effect kunnen hebben op het milieu omdat luchtvaartmaatschappijen lege of bijna lege vluchten zouden uitvoeren met als enig doel de onderliggende luchthavenslots te behouden. De verordening moet daarom worden gewijzigd om de gevolgen van de COVID-19-pandemie te beperken, luchtvaartmaatschappijen rechtszekerheid te bieden en de eenheid van het Europese systeem voor de toewijzing van slots te handhaven.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De doeltreffende werking van de interne luchtvaartmarkt en aanverwante diensten hangt af van de economische prestaties van luchtvaartmaatschappijen en andere delen van de luchtvaartsector, zoals luchthavens en andere dienstverleners. De negatieve economische gevolgen van de COVID-19-pandemie brengen hun financiële gezondheid in gevaar en veroorzaken grote problemen in het luchtvervoerssysteem en de economie als geheel. Het is dan ook van het allergrootste belang dat de slotverordening wordt gewijzigd. Dit spoort ook

met het klimaatbeleid van de EU, omdat het luchtvaartmaatschappijen ervan weerhoudt lege of bijna lege vluchten uit te voeren met als enig doel de onderliggende luchthavenslots te behouden.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Dat artikel vormt de rechtsgrondslag voor de vaststelling van alle passende wetgeving inzake luchtvervoer, en dus ook voor de slotverordening en de wijzigingen daarvan.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

De doelstellingen van het voorstel kunnen niet voldoende worden bereikt door de lidstaten omdat die volgens de slotverordening niet van coördinatoren mogen eisen dat zij voorwaarden voor slotontheffing opleggen en het slotgebruikspercentage wijzigen in reactie op veranderende verkeersniveaus. Dit doel kan alleen worden verwezenlijkt door de Unie, aan de hand van een wijziging van de slotverordening.

• Evenredigheid

Het voorstel gaat niet verder dan wat nodig is om de economische gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de werking van de slotverordening te beperken. Het voorstel vormt een evenwicht tussen de noodzaak om luchtvaartmaatschappijen te ontheffen van de “use-it-or-lose-it”-regel, in reactie op de lage vraag naar luchtverkeer ten gevolge van de COVID-19-pandemie, en de noodzaak om terug te keren naar een normale toepassing van de slottoewijzingsregels naarmate het luchtverkeer zich herstelt. Het voorstel bevat ook een aantal concurrentiebevorderende maatregelen om bepaalde onbedoelde negatieve gevolgen van de huidige slotontheffing aan te pakken.

• Keuze van het instrument

Om dit doel te bereiken, moet het rechtsinstrument rechtstreeks en algemeen toepasselijk zijn, op dezelfde wijze als de slotverordening. Daarom is een verordening het meest geschikte rechtsinstrument.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

• Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan

Uit hoofde van artikel 10 bis, lid 4, van de slotverordening, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/459, moet de Commissie uiterlijk op 15 september 2020 een samenvattend verslag indienen bij het Europees Parlement en de Raad. Met het oog op het verzamelen van gegevens en andere informatie hebben de diensten van de Commissie regelmatig contact gehad met luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, slotcoördinatoren van luchthavens en hun verenigingen om de veranderende luchtverkeerssituatie te monitoren, de gevolgen van de COVID-19-pandemie op de vraag naar luchtvervoer en het niveau van het luchtverkeer te beoordelen en de doeltreffendheid van de slotontheffing te bepalen. In het verslag dat op 14 september 2020 is gepubliceerd, wordt de toepassing van de slotontheffing beoordeeld en worden bepaalde tekortkomingen vastgesteld. Gezien de urgentie waarmee regels moesten

worden vastgesteld om luchtvaartmaatschappijen tijdig en in voldoende mate te ontheffen van de toepassing van de “use-it-or-lose-it”-regel, in het licht van de aanhoudende gevolgen van de COVID-19-pandemie voor het luchtverkeer, is er geen evaluatie in het kader van de regels voor betere regelgeving uitgevoerd.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Gezien de urgentie van de situatie zijn de belanghebbenden niet formeel geraadpleegd. De Commissie heeft een routekaart voor feedback en een openbare raadpleging bekendgemaakt op het portaal voor betere regelgeving, waarop belanghebbenden konden reageren van 1 tot en met 28 september. Gezien de urgentie van de situatie werd de raadpleging ingekort van de gebruikelijke 12 weken tot 4 weken. In datzelfde tijdsbestek werd ook een gerichte raadpleging opgestart en werd om gegevens verzocht.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Zoals reeds is toegelicht, was het gezien de urgentie van de situatie niet mogelijk om uitgebreid expertise bijeen te brengen. De Commissie heeft echter lering getrokken uit de toepassing van en de wijzigingen van de slotverordening, waarbij ook deskundigen werden geraadpleegd.

- **Effectbeoordeling**

Gezien de urgentie van de situatie is er geen effectbeoordeling volgens de regels voor betere regelgeving uitgevoerd. Het voorstel gaat vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie. Daarin worden de gevolgen van de toepassing van de “use-it-or-lose-it”-regel tijdens de COVID-19-pandemie uiteengezet, wordt informatie verstrekt over de werking van de slotonthefing sinds de inwerkingtreding ervan, en wordt een beschrijving gegeven van de tekortkomingen die zich hebben voorgedaan op de luchtvaartmarkt. Voorts wordt ook de geleidelijke afschaffing van de slotonthefing besproken, gekoppeld aan een heropleving van het luchtverkeer. En ten slotte wordt uiteengezet welke manier de voorkeur geniet om de tekortkomingen aan te pakken, en worden de waarschijnlijke gevolgen daarvan besproken.

- **Grondrechten**

Niet van toepassing.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Niet van toepassing.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Commissie moet de ontwikkeling van de COVID-19-pandemie en de gevolgen ervan voor het luchtvervoer blijven volgen. Zoals bepaald in Verordening (EU) 2020/459 moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om een gedelegeerde handeling vast te stellen tot verlenging van de termijnen waarop de maatregel betrekking heeft, en om de eis inzake minimumgebruik zo nodig aan te passen.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Aan artikel 2 van de slotverordening wordt een nieuwe tijdelijke definitie van “nieuwe gegadigde” toegevoegd, zodat meer luchtvaartmaatschappijen in aanmerking komen om als nieuwe gegadigde te worden beschouwd en slots kunnen krijgen uit de pool; hierdoor ontstaat

meer concurrentie op luchthavens, in het licht van het lage gebruikspercentage, en wordt het gemakkelijker voor gevestigde luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven om hun slots te behouden.

Voorts wordt een nieuwe definitie van “COVID-19-coördinatieparameters” toegevoegd en wordt een lid 6 bis ingevoegd in artikel 8 om rekening te houden met de mogelijkheid dat specifieke sanitaire maatregelen op een luchthaven als gevolg van de COVID-19-pandemie de beschikbare capaciteit op die luchthaven kunnen beperken, waardoor niet alle slots kunnen worden gebruikt op de tijdstippen waarvoor ze zijn toegewezen. De coördinatoren moeten toegewezen of aangevraagde slots die niet kunnen worden gebruikt, opnieuw kunnen inplannen of annuleren, na overleg met de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Verenigingen van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en slotcoördinatoren hebben besproken hoe deze situaties het best kunnen worden aangepakt, rekening houdend met de verschillende zakelijke belangen. Dergelijke sectorale richtsnoeren of lokale regels vormen beste praktijken waarmee coördinatoren rekening moeten houden, voor zover ze in overeenstemming zijn met de beginselen van transparantie en non-discriminatie en de onafhankelijkheid van de coördinatoren niet in twijfel trekken.

Wanneer slots tijdens een bepaalde dienstregelingsperiode ter beschikking zijn gesteld door luchtvaartmaatschappijen die historische rechten hebben op de betrokken slotreeksen, dragen de luchtvaartmaatschappijen die gebruik hebben gemaakt van dergelijke slots waarschijnlijk bij tot het efficiënte gebruik van de desbetreffende slotreeksen in daaropvolgende dienstregelingsperiodes. Daarom wordt aan artikel 8 een nieuw lid 2 bis toegevoegd, dat dergelijke luchtvaartmaatschappijen voorrang geeft bij de toewijzing van de desbetreffende reeksen in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, voor zover de luchtvaartmaatschappij die oorspronkelijk houder was van de historische rechten op de reeksen ze niet opvraagt en de verzoekende luchtvaartmaatschappij minstens vijf slots uit de reeks heeft gebruikt. Om versnippering van de luchthavencapaciteit en -dienstregelingen te vermijden, moet de luchtvaartmaatschappij die voorrang krijgt, de volledige reeks waar de gebruikte slots deel van uitmaken, toegewezen krijgen. Indien meer dan één luchtvaartmaatschappij slots uit dezelfde reeks heeft gebruikt, wordt voorrang gegeven aan de luchtvaartmaatschappij die het grootste aantal slots heeft gebruikt.

Aan artikel 10, lid 4, wordt een nieuw punt e) toegevoegd om de situatie aan te pakken waarin de mogelijkheid voor passagiers om op bepaalde routes te vliegen aanzienlijk wordt beïnvloed door maatregelen van overheidsinstanties om de verspreiding van de COVID-19-pandemie in te dammen (bv. beperkingen op verkeersrechten, op passagiers en/of bemanningen, grenssluitingen), nadat het slottoewijzingsproces voor een volgend seizoen is afgerond. In deze gevallen kunnen luchtvaartmaatschappijen worden ontheven van de toepassing van de “use-it-or-lose-it”-regel (zoals gewijzigd). Dit voordeel wordt echter beperkt om onbedoelde gevolgen te voorkomen (zie de vier nieuwe alinea’s die aan artikel 10, lid 4, zijn toegevoegd voor nadere informatie).

Artikel 10 bis wordt op verschillende manieren gewijzigd. De duur van de huidige ontheffing, zoals bepaald in artikel 10 bis (dat in maart 2020 is vastgesteld bij Verordening (EU) 2020/459), is bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/1477, die op 14 oktober 2020 is vastgesteld, verlengd tot 27 maart 2021. Tijdens deze periode beschouwen de coördinatoren, met het oog op de toewijzing van prioriteitsrechten, slots die zijn toegewezen voor de periode van 1 maart 2020 tot en met 27 maart 2021 als geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappij waaraan zij oorspronkelijk waren toegewezen. Er is een extra ontheffing toegekend voor slots tussen de EU en China of tussen de EU en Hongkong (vanaf 23 januari 2020).

In het nieuwe lid 2 bis van artikel 10 bis wordt voorgesteld dat luchtvaartmaatschappijen voor een reeks slots die zijn toegewezen voor de periode van 28 maart 2021 tot en met 30 oktober 2021, recht hebben op dezelfde slotreeks in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, op voorwaarde dat zij 40 % van de slots van die reeks hebben gebruikt.

Punt a) van het nieuwe lid 3 bis van artikel 10 bis beperkt de werkingssfeer van de ontheffing die geldt voor overeenkomstig artikel 10, lid 2, van de slotverordening toegewezen slots. Volgens het voorstel komen slots die een reeks vormen en nieuw zijn toegewezen voor de respectieve dienstregelingsperiode niet in aanmerking voor ontheffing en moet de exploiterende luchtvaartmaatschappij ze voor 80 % gebruiken om recht te hebben op dezelfde reeks in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode.

Bij punt b) van lid 3 bis van artikel 10 bis worden slots die zijn uitgewisseld tegen een financiële of andere vergoeding, uitgesloten van de ontheffing. Dit is belangrijk om ervoor te zorgen dat de waarde van de ontheffing niet wordt meegenomen in de secundaire handel of lease van een slot aan een andere luchtvaartmaatschappij. Deze bepaling heeft geen terugwerkende kracht, d.w.z. dat slots die zijn verhandeld en door de “aankopende” luchtvaartmaatschappij zijn gebruikt met ingang van de vorige gelijkwaardige dienstregelingsperiode (of eerder) in aanmerking komen voor de ontheffing.

In artikel 10 bis wordt een nieuw lid 7 ingevoegd teneinde te garanderen dat, gedurende de periode van slotontheffing, een luchtvaartmaatschappij die niet voornemens is gebruik te maken van een slot, dit slot uiterlijk drie weken vóór de geplande vluchtdatum beschikbaar moet stellen voor tijdelijke toewijzing aan andere luchtvaartmaatschappijen. Doel hiervan is andere luchtvaartmaatschappijen, die dergelijke slots op ad-hocbasis willen gebruiken, te helpen. Die andere luchtvaartmaatschappijen moeten voldoende tijd krijgen om hun vluchten te plannen en om passagiers, luchthavens en dienstverleners op luchthavens vooraf in kennis te stellen van hun geplande vluchten.

Lid 4 van artikel 10 bis verleent de Commissie de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen om de periode waarin de ontheffing van toepassing is, te verlengen als de COVID-19-pandemie aanhoudt en negatieve gevolgen blijft hebben voor de luchtvaartsector, onder meer ook voor historische of grandfatherrechten. De Commissie is ook bevoegd om het gebruikspercentage aan te passen aan de ontwikkeling van de verkeersniveaus. Gezien de snelle verspreiding van het virus, moeten gedelegeerde handelingen volgens de spoedprocedure worden vastgesteld.

Aan artikel 14, lid 5, wordt een nieuwe alinea toegevoegd die voorziet in een systeem van sancties en maatregelen in het geval het nieuwe lid 7 van artikel 10 bis niet wordt nageleefd.

Aan artikel 14, lid 6, wordt een nieuw punt c) toegevoegd dat de coördinator de mogelijkheid biedt maatregelen te nemen en slots in te trekken als een luchtvaartmaatschappij haar activiteiten op de desbetreffende luchthaven stopzet. In dergelijke gevallen kan de coördinator de slots onmiddellijk intrekken voor de resterende duur van de dienstregelingsperiode, zonder dat hij hoeft te wachten tot het einde van die periode, en kan hij de slots zo snel mogelijk opnieuw beschikbaar stellen.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 voor wat betreft de tijdelijke ontheffing van de regels voor slotgebruik op communautaire luchthavens als gevolg van de COVID-19-pandemie

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité³,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁴,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De COVID-19-pandemie heeft geleid tot een sterke terugval van het luchtverkeer door een aanzienlijke daling van de vraag en rechtstreekse maatregelen van lidstaten en derde landen om de pandemie in te dammen. Luchtvaartmaatschappijen ondervinden al sinds 1 maart 2020 nadelige gevolgen, en waarschijnlijk zal dit blijven duren tot en met de winter van 2024/2025.
- (2) Die omstandigheden vallen buiten de macht van de luchtvaartmaatschappijen en hebben hen ertoe gebracht om, vrijwillig of onvrijwillig, luchtdiensten te annuleren. Met name vrijwillige annuleringen beschermen de financiële gezondheid van luchtvaartmaatschappijen en vermijden de negatieve gevolgen voor het milieu van lege of nagenoeg lege vluchten die enkel worden uitgevoerd om luchthavenslots te behouden.
- (3) Uit cijfers van Eurocontrol, de Netwerkbeheerder voor de luchtverkeersnetwerkfuncties van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, blijkt dat het luchtverkeer midden juni 2020 74 % lager lag dan in dezelfde periode van het voorgaande jaar.
- (4) Op basis van de bekende boekingen voor de toekomst, de prognoses van Eurocontrol en de epidemiologische vooruitzichten valt onmogelijk te voorspellen hoelang de sterke terugval van de vraag ten gevolge van de COVID-19-pandemie nog zal aanhouden. Volgens de meest recente prognoses van Eurocontrol zal het luchtverkeer

³ PB C , blz. .

⁴ PB C , blz. .

in februari 2021 nog steeds maar de helft bedragen van het niveau van februari 2020. Prognoses voor de periode na die datum zijn gebaseerd op een aantal onbekende factoren, zoals de beschikbaarheid van een COVID-19-vaccin. In deze omstandigheden mogen luchtvaartmaatschappijen die hun slots niet gebruiken overeenkomstig het in Verordening (EEG) nr. 95/93⁵ van de Raad vastgestelde percentage, de voorrang bij de toekenning van deze slotreeksen, die zij genieten overeenkomstig artikel 8, lid 2, en artikel 10, lid 2, niet automatisch verliezen. Daartoe moeten specifieke regels worden vastgesteld.

- (5) In die regels moet tegelijkertijd ook rekening worden gehouden met de mogelijke negatieve gevolgen voor de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen. Er moet met name voor worden gezorgd dat luchtvaartmaatschappijen die bereid zijn diensten te verlenen, gebruik kunnen maken van onbenutte capaciteit, met enig vooruitzicht op het behoud van dergelijke slots op lange termijn. Hierdoor worden de stimulansen voor luchtvaartmaatschappijen om gebruik te maken van luchthavencapaciteit behouden, wat op zijn beurt de consumenten ten goede zou komen.
- (6) Het is dan ook noodzakelijk om, overeenkomstig deze beginselen en gedurende een beperkte periode, te bepalen onder welke voorwaarden luchtvaartmaatschappijen recht blijven hebben op slotreeksen uit hoofde van artikel 8, lid 2, en artikel 10, lid 2, en om verplichtingen vast te stellen voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen om onbenutte capaciteit vrij te geven.
- (7) Tijdens deze periode moet de definitie van de term “nieuwe gegadigde” worden aangepast, zodat meer luchtvaartmaatschappijen als nieuwe gegadigde kunnen worden beschouwd en, indien zij dit wensen, hun activiteiten kunnen uitbreiden. Tegelijkertijd moeten de overeenkomstige voorrechten worden voorbehouden aan echte nieuwe gegadigden, door luchtvaartmaatschappijen uit te sluiten die samen met een moedermaatschappij of met eigen dochterondernemingen of dochterondernemingen van een moedermaatschappij meer dan 10 % van het totale aantal slots dat op de betrokken dag op een bepaalde luchthaven is toegewezen, in handen hebben.
- (8) Tijdens de periode waarin de ontheffing van de regels inzake slotgebruik wordt toegepast, moet het systeem voor de toewijzing van slots rekening houden met de inspanningen van luchtvaartmaatschappijen die vluchten hebben uitgevoerd op basis van slots die deel uitmaken van een reeks waar een andere luchtvaartmaatschappij uit hoofde van artikel 8, lid 2, of artikel 10, lid 2, recht op heeft, maar die voor tijdelijke hertoewijzing ter beschikking zijn gesteld van de slotcoördinator. Luchtvaartmaatschappijen die minstens vijf slots van een reeks hebben geëxploiteerd, moeten dan ook voorrang krijgen bij de toewijzing van die reeks in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode, op voorwaarde dat de luchtvaartmaatschappij die er uit hoofde van artikel 8, lid 2, of artikel 10, lid 2, recht op heeft, ze niet opvraagt.
- (9) Door het opleggen van specifieke COVID-19-gezondheidsmaatregelen in luchthavens kan de beschikbare capaciteit afnemen, waardoor het nodig kan zijn om specifieke COVID-19-coördinatieparameters vast te stellen. Om de correcte toepassing van dergelijke parameters mogelijk te maken, moeten de coördinatoren in dergelijke situaties de bevoegdheid krijgen om het tijdschema van de overeenkomstig artikel 8 aan luchtvaartmaatschappijen toegewezen slots te wijzigen of om die slots te

⁵ Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van “slots” op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1).

annuleren voor de dienstregelingsperiode waarin de specifieke COVID-19-gezondheidsmaatregelen van toepassing zijn.

- (10) De negatieve gevolgen van eventuele overheidsmaatregelen die de mogelijkheid om te reizen op zeer korte termijn beperken, kunnen niet aan luchtvaartmaatschappijen worden toegeschreven en moeten derhalve worden beperkt. Luchtvaartmaatschappijen mogen dan ook niet worden gestraft voor het niet gebruiken van slots wanneer dit het gevolg is van beperkende maatregelen die nog niet waren bekendgemaakt op het ogenblik dat de slots werden toegewezen. In dergelijke omstandigheden moeten luchtvaartmaatschappijen het recht op dergelijke reeksen behouden in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode. Voorbeelden van dergelijke COVID-19-maatregelen zijn strenge overheidsbeperkingen op het maximumaantal aankomende of vertrekkende passagiers op een specifieke vlucht of via een specifieke luchthaven, of maatregelen die de exploitatie van een luchtdienst praktisch of technisch onmogelijk maken wegens beperkingen op bewegingen van vliegtuigbemanningen of op de beschikbaarheid van diensten die essentieel zijn om de exploitatie van een luchtdienst rechtstreeks te ondersteunen. Specifieke ontheffingen van de gevolgen van dergelijke maatregelen moeten worden beperkt tot maximaal twee opeenvolgende dienstregelingsperiodes.
- (11) Tijdens perioden waarin de vraag aanzienlijk wordt beïnvloed door de gevolgen van de COVID-19-pandemie moeten luchtvaartmaatschappijen, voor zover nodig, worden vrijgesteld van de eisen inzake slotgebruik die relevant zijn voor het recht op slots in de daaropvolgende overeenkomstige dienstregelingsperiode. Dit moet hen in staat stellen de dienstverlening op te schroeven als de omstandigheden dat toelaten. Bij het vaststellen van het lagere minimumgebruikspercentage moet rekening worden gehouden met het huidige verkeersniveau, namelijk 50 % van het niveau van 2019, de onzekerheid rond de COVID-19-pandemie en het herstel van het consumentenvertrouwen en het verkeersniveau. Aangezien het verkeersniveau op een bepaald ogenblik weer zal stijgen, moet het echter mogelijk zijn het minimumgebruikspercentage te wijzigen door middel van gedelegeerde handelingen. Luchtvaartmaatschappijen en coördinatoren moeten in staat worden gesteld tijdig de nodige voorbereidingen te treffen, gezien de voorwaarden die van toepassing zijn op het gebruik van slots in een bepaalde dienstregelingsperiode. De Commissie moet er derhalve naar streven de gedelegeerde handeling zo spoedig mogelijk vast te stellen en in elk geval vóór de in artikel 10, lid 3, vastgestelde uiterste termijn voor de teruggave van slots.
- (12) Om belemmeringen voor de markttoegang tot een minimum te beperken en te voorkomen dat de ontheffing van de algemene eisen inzake slotgebruik ongerechtvaardigde negatieve gevolgen heeft voor de concurrentiepositie van luchtvaartmaatschappijen, moet de toepassing van de ontheffing worden beperkt tot de slots die de luchtvaartmaatschappij voorheen exploiteerde op de desbetreffende luchthavens. De ontheffing mag ook niet gelden voor slots die zijn uitgewisseld in het kader van een commerciële regeling tussen luchtvaartmaatschappijen die geen deel uitmaken van dezelfde groep en waarbij sprake is van een financiële of andere vergoeding.
- (13) Om, indien nodig en gerechtvaardigd, flexibel te kunnen reageren op de uitdagingen waarmee de luchtvaartsector wordt geconfronteerd als gevolg van de COVID-19-pandemie, moet de Commissie, overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, de bevoegdheid krijgen om handelingen vast te stellen tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 teneinde de

bij deze verordening vastgestelde geldigheidsduur van de ontheffing van de regels inzake slotgebruik te verlengen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁶. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

- (14) Luchthavens, dienstverleners op luchthavens en luchtvaartmaatschappijen moeten zicht hebben op de beschikbare capaciteit om een goede planning te kunnen opstellen. Luchtvaartmaatschappijen moeten de slots die zij niet voornemens zijn te gebruiken zo snel mogelijk, en uiterlijk drie weken vóór de geplande exploitatiedatum, ter beschikking van de coördinator stellen met het oog op eventuele hertoewijzing. Zij moeten worden onderworpen aan passende sancties of gelijkwaardige maatregelen in geval van niet-naleving.
- (15) Als een coördinator ervan overtuigd is dat een luchtvaartmaatschappij haar activiteiten op een luchthaven heeft stopgezet, moet hij de slots van deze luchtvaartmaatschappij onmiddellijk intrekken en aan de pool teruggeven, zodat ze opnieuw kunnen worden toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen.
- (16) Gezien de urgentie die voortvloeit uit de uitzonderlijke omstandigheden in verband met de COVID-19-pandemie die de maatregelen in deze verordening rechtvaardigen, wordt het passend geacht een uitzondering te maken op de periode van acht weken betreffende de rol van de nationale parlementen in de Unie, zoals vermeld in artikel 4 van Protocol nr. 1 bij het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU), het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie.
- (17) Gezien de urgentie die voortvloeit uit de uitzonderlijke omstandigheden in verband met de COVID-19-pandemie die de voorgestelde maatregelen rechtvaardigen, wordt het passend geacht te voorzien in onmiddellijke inwerkingtreding van deze verordening,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EEG) nr. 95/93 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende punt b bis) wordt ingevoegd:

“b bis) gedurende de in artikel 10 bis, lid 2 bis, bedoelde periode wordt onder “nieuwe gegadigde” verstaan:

i) een luchtvaartmaatschappij die, als onderdeel van een reeks slots, een slot op een luchthaven vraagt voor een bepaalde dag, als deze luchtvaartmaatschappij, indien haar

⁶ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

verzoek wordt aanvaard, op die dag minder dan zeven slots ter beschikking heeft op die luchthaven; of

ii) een luchtvaartmaatschappij die een reeks slots vraagt voor een rechtstreekse geregelde passagiersdienst tussen twee luchthavens in de Europese Unie, als hoogstens twee andere luchtvaartmaatschappijen op die dag dezelfde rechtstreekse geregelde dienst onderhouden tussen die luchthavens, en als deze luchtvaartmaatschappij, indien haar verzoek wordt aanvaard, op die dag nog steeds minder dan negen slots ter beschikking heeft voor die rechtstreekse dienst op die luchthaven.

Een luchtvaartmaatschappij die, samen met haar moedermaatschappij, haar eigen dochterondernemingen of de dochterondernemingen van haar moedermaatschappij, meer dan 10 % van de totale slots in bezit heeft die op een bepaalde dag op een bepaalde luchthaven zijn toegewezen, wordt niet als nieuwe gegadigde op die luchthaven beschouwd;”;

b) punt m) wordt vervangen door:

“m) “coördinatieparameters”: de beschrijving, in operationele termen, van alle capaciteit die gedurende elke coördinatieperiode op een luchthaven voor de toewijzing van slots beschikbaar is, waarin alle technische, operationele en milieufactoren tot uiting komen die de prestaties van de luchthaveninfrastructuur en de verschillende subsystemen beïnvloeden;”;

c) het volgende punt n) wordt toegevoegd:

“n) “COVID-19-coördinatieparameters”: herziene coördinatieparameters die leiden tot een vermindering van de beschikbare luchthavencapaciteit op een gecoördineerde luchthaven ten gevolge van specifieke sanitaire maatregelen die door de lidstaten zijn opgelegd naar aanleiding van de COVID-19-pandemie.”;

2) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid 2 bis wordt ingevoegd:

“2 bis. Tijdens de in artikel 10 bis, lid 2 bis, bedoelde periode wordt een slotreeks die overeenkomstig artikel 8, lid 1, na afloop van de dienstregelingsperiode (de “referentiedienstregelingsperiode”) aan de pool wordt teruggegeven, op verzoek voor de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode toegewezen aan een luchtvaartmaatschappij die minstens vijf slots van die reeks heeft geëxploiteerd, na toepassing van artikel 10 bis, lid 7, tijdens de referentiedienstregelingsperiode.

In het geval meer dan een aanvrager voldoet aan de eisen van de eerste alinea, wordt voorrang gegeven aan de luchtvaartmaatschappij die het grootste aantal slots van die reeks heeft geëxploiteerd.”;

b) het volgende lid 6 bis wordt ingevoegd:

“6 bis. Om de goede toepassing van de COVID-19-coördinatieparameters mogelijk te maken, kan de coördinator, tijdens de periode waarin die coördinatieparameters van toepassing zijn, het tijdschema wijzigen van de gevraagde of toegewezen slots die binnen de in artikel 10 bis, lid 2 bis, bedoelde periode vallen, of deze annuleren, na raadpleging van de betrokken luchtvaartmaatschappij. In deze context houdt de coördinator rekening met de in artikel 8, lid 5, bedoelde aanvullende regels en richtsnoeren, onder de daarin vastgestelde voorwaarden.”;

3) artikel 10, lid 4, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt d) wordt vervangen door:

“d) juridische procedures over de toepassing van artikel 9 op routes waarvoor openbardienstverplichtingen gelden overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 2408/92, hetgeen heeft geleid tot de tijdelijke schorsing van de exploitatie van deze routes;”;

b) het volgende punt e) wordt toegevoegd:

“e) tijdens de in artikel 10 bis, lid 2 bis, bedoelde periode, de invoering door overheidsinstanties, na 31 januari voor het volgende zomerseizoen of na 31 augustus voor het volgende winterseizoen, van maatregelen om de verspreiding van de COVID-19-pandemie aan te pakken aan één eind van de route waarvoor de slots in kwestie werden gebruikt of waren gepland, op voorwaarde dat de maatregelen niet waren bekendgemaakt op het ogenblik dat de slotreeks werd toegewezen en leiden tot:

- een gedeeltelijke of volledige sluiting van de grens, de luchthaven of het luchtruim gedurende een aanzienlijk gedeelte van de desbetreffende dienstregelingsperiode; of
- ernstige belemmeringen voor passagiers om met een luchtvaartmaatschappij op die directe route te reizen tijdens een aanzienlijk gedeelte van de desbetreffende dienstregelingsperiode.”

c) de volgende alinea's worden toegevoegd:

“Punt e) van de eerste alinea is van toepassing gedurende de periode waarin de daarin bedoelde maatregelen van toepassing zijn en gedurende zes extra weken, binnen de in de derde, vierde en vijfde alinea bedoelde grenzen. Als de in punt e) bedoelde maatregel echter minder dan zes weken vóór het einde van een dienstregelingsperiode niet langer van toepassing is, is punt e) alleen van toepassing op de rest van de periode van zes weken als de slots in de volgende dienstregelingsperiode worden gebruikt voor dezelfde route;

Punt e) van de eerste alinea is alleen van toepassing op slots die worden gebruikt voor routes waarvoor zij reeds vóór de bekendmaking van de in punt e) bedoelde maatregelen werden gebruikt.

Punt e) van de eerste alinea is niet langer van toepassing als de luchtvaartmaatschappij die de desbetreffende slots gebruikt, overschakelt op een route waarvoor de overheidsmaatregelen niet gelden.

Punt e) van de eerste alinea is hoogstens voor twee opeenvolgende dienstregelingsperiodes van toepassing.”;

4) Artikel 10 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. Voor de toepassing van artikel 8, lid 2, en artikel 10, lid 2, beschouwen de coördinatoren slots die zijn toegewezen voor de periode van 1 maart 2020 tot en met 27 maart 2021 als geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappij waaraan zij oorspronkelijk waren toegewezen.”;

b) het volgende lid 2 bis wordt ingevoegd:

“2 bis. Als een luchtvaartmaatschappij, met betrekking tot de periode van 28 maart 2021 tot en met 30 oktober 2021 en met het oog op de toepassing van artikel 8, lid 2, en artikel 10, lid 2, tot tevredenheid van de coördinator aantoont dat zij de desbetreffende slotreeks, zoals door de coördinator goedgekeurd, voor minstens 40 % van de tijd heeft geëxploiteerd tijdens de dienstregelingsperiode waarvoor zij werd toegewezen, heeft de luchtvaartmaatschappij recht op dezelfde reeks slots voor de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode.

Met betrekking tot de in de eerste alinea bedoelde periode bedragen de in artikel 10, lid 4, en artikel 14, lid 6, punt a), bedoelde percentages 40 %.”,

c) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Voor slots met een datum tussen 9 april 2020 en 27 maart 2021 is lid 1 alleen van toepassing wanneer de luchtvaartmaatschappij de desbetreffende ongebruikte slots heeft teruggegeven aan de coördinator met het oog op hertoewijzing aan andere luchtvaartmaatschappijen.”;

d) het volgende lid 3 bis wordt ingevoegd:

“3 bis. Lid 2 bis is niet van toepassing:

a) op een slotreeks die voor een bepaalde dienstregelingsperiode aan een luchtvaartmaatschappij is toegewezen, als niet dezelfde slotreeks aan die luchtvaartmaatschappij was toegewezen voor de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode;

b) op een slotreeks die, met ingang van de desbetreffende dienstregelingsperiode, overeenkomstig artikel 8 bis, lid 1, punt c), tussen luchtvaartmaatschappijen is uitgewisseld tegen een financiële of andere vergoeding.”;

e) lid 4 wordt vervangen door:

“4. Wanneer de Commissie op basis van cijfers gepubliceerd door Eurocontrol — de Netwerkbeheerder van de luchtverkeersnetdiensten van het gemeenschappelijke Europese luchtruim — vaststelt dat de terugval van het luchtverkeer in vergelijking met de overeenkomstige periode in 2019 aanhoudt en waarschijnlijk zal voortduren, en op basis van de beste beschikbare wetenschappelijke gegevens tevens vaststelt dat deze situatie het gevolg is van de uitbraak van COVID-19, stelt de Commissie overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast om de in lid 1 vermelde termijn dienovereenkomstig te wijzigen.

De Commissie is gemachtigd om overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen om de in lid 2 bis van dit artikel bedoelde percentages te wijzigen binnen een bereik van 0 tot 80 %. Daarbij zal de Commissie rekening houden met wijzigingen die zich hebben voorgedaan sinds de inwerkingtreding van Verordening (EU) [2021/XXX verwijzing naar de onderhavige verordening], met inachtneming van de volgende elementen:

a) de door Eurocontrol gepubliceerde gegevens over verkeersniveaus en verkeersprognoses;

b) de evolutie van de tendensen in het luchtverkeer tijdens de dienstregelingsperioden, mede rekening houdend met de ontwikkeling die sinds het begin van de COVID-19-pandemie is waargenomen; en

c) de indicatoren met betrekking tot de vraag naar passagiers- en vrachtvervoer, met inbegrip van tendensen inzake omvang van de vloot, benutting van de vloot en bezettingsgraad.

Gedelegeerde handelingen overeenkomstig dit lid worden uiterlijk op 24 januari voor de volgende zomerdienstregelingsperiode en uiterlijk op 24 augustus voor de volgende winterdienstregelingsperiode vastgesteld.”;

f) lid 5 wordt geschrapt;

g) het volgende lid 7 wordt toegevoegd:

“7. Tijdens de in lid 2 bis bedoelde periode stellen luchtvaartmaatschappijen alle slots die zij niet voornemens zijn te gebruiken uiterlijk drie weken voor de vluchtdatum ter beschikking van de coördinator met het oog op hertoewijzing aan andere luchtvaartmaatschappijen.”;

5) in artikel 12 bis wordt lid 2 vervangen door:

“2. De in artikel 10 bis bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend tot en met 24 augustus 2024.”;

6) Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan lid 5 wordt de volgende alinea toegevoegd:

“De lidstaten zorgen voor de vaststelling en toepassing van doeltreffende, afschrikkende en evenredige sancties of gelijkwaardige maatregelen in het geval een luchtvaartmaatschappij artikel 10 bis, lid 7, herhaaldelijk en opzettelijk niet naleeft. Dergelijke sancties en maatregelen omvatten de mogelijkheid om het voordeel van artikel 10 bis, lid 2 bis, in te trekken, indien dit gerechtvaardigd is in het desbetreffende geval.”;

b) aan lid 6 wordt het volgende punt c) toegevoegd: “c) Als een coördinator, op basis van de informatie waarover hij beschikt, tijdens de in artikel 10 bis, lid 2 bis, bedoelde periode vaststelt dat een luchtvaartmaatschappij haar activiteiten op een luchthaven heeft stopgezet en niet meer in staat is de haar toegewezen slots te gebruiken, trekt de coördinator de desbetreffende slotreeksen van die luchtvaartmaatschappij in voor de resterende duur van de dienstregelingsperiode en plaatst hij deze in de pool, na raadpleging van de luchtvaartmaatschappij in kwestie.”.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter