

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2021/250 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 16ης Φεβρουαρίου 2021

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου όσον αφορά την προσωρινή απαλλαγή από τους κανόνες χρησιμοποίησης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους αερολιμένες της Ένωσης λόγω της κρίσης της COVID-19

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η κρίση της COVID-19 οδήγησε σε απότομη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας λόγω της σημαντικής πτώσης της ζήτησης και των άμεσων μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη, καθώς και τρίτες χώρες, για να περιορίσουν την εξάπλωση της νόσου COVID-19. Ο αντίκτυπος στους αερομεταφορείς υπήρξε επιζήμιος από την 1η Μαρτίου 2020, και αυτό είναι πιθανό να συνεχιστεί τα επόμενα χρόνια.
- (2) Οι περιστάσεις αυτές εκφεύγουν του ελέγχου των αερομεταφορέων και έχουν οδηγήσει στην οικειοθελή ή αναγκαστική ματαίωση των αεροπορικών δρομολογίων τους. Ειδικότερα, οι οικειοθελείς ματαιώσεις προστατεύουν την οικονομική ευρωστία των αερομεταφορέων και αποτρέπουν τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκαλούνται από την εκτέλεση άδειων ή σε μεγάλο βαθμό άδειων πτήσεων, απλώς και μόνο για τη διατήρηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης τους.
- (3) Τα αριθμητικά στοιχεία που δημοσίευσε η Eurocontrol, η οποία είναι ο διαχειριστής δικτύου για τη λειτουργία του δικτύου της εναέριας κυκλοφορίας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, αναφέρουν συνεχή ετήσια μείωση, της τάξης περίπου του 74 %, της εναέριας κυκλοφορίας στα μέσα Ιουνίου 2020.
- (4) Δεν είναι δυνατόν, με βάση τις γνωστές κρατήσεις, τις προβλέψεις της Eurocontrol και τις επιδημιολογικές προβλέψεις, να προβλεφθεί πότε είναι πιθανό να τελειώσει η περίοδος της σοβαρά μειωμένης ζήτησης που οφείλεται στην κρίση της COVID-19. Σύμφωνα με τις τελευταίες προβλέψεις της Eurocontrol, η εναέρια κυκλοφορία τον Φεβρουάριο του 2021 θα είναι περίπου στο ήμισυ των επιπέδων του Φεβρουαρίου του 2020. Οι προβλέψεις που εκτείνονται πέραν της ημερομηνίας αυτής εξαρτώνται από πολλούς άγνωστους παράγοντες, όπως η διαθεσιμότητα των εμβολίων για τη νόσο COVID-19. Υπό

⁽¹⁾ Γνώμη της 27ης Ιανουαρίου 2021 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2021 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου 2021.

τις συνθήκες αυτές, οι αερομεταφορείς που δεν χρησιμοποιούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης σύμφωνα με το ποσοστό χρησιμοποίησης που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου (*), δεν θα πρέπει να χάνουν αυτόματα την προτεραιότητα, όσον αφορά τη σειρά χρόνων χρήσης, που καθορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 και στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού, την οποία ενδέχεται διαφορετικά να λάμβαναν. Με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για τον σκοπό αυτό.

- (5) Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει ταυτόχρονα να αντιμετωπίζουν τις δυνητικά αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό των αερομεταφορέων. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να διασφαλίζεται ότι οι αερομεταφορείς που είναι διατεθειμένοι να εκτελούν δρομολόγια επιτρέπεται να καταλαμβάνουν αχρησιμοποίητη χωρητικότητα, και ότι θα έχουν την προοπτική διατήρησης των εν λόγω διαθέσιμων χρόνων χρήσης μακροπρόθεσμα. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διατηρούνται τα κίνητρα των αερομεταφορέων να κάνουν χρήση της χωρητικότητας αερολιμένων, κάτι που με τη σειρά του θα ωφελήσει τους καταναλωτές.
- (6) Είναι επομένως αναγκαίο να καθοριστούν, σύμφωνα με αυτές τις αρχές και για περιορισμένο διάστημα, οι όροι υπό τους οποίους θα εξακολουθήσουν οι αερομεταφορείς να δικαιούνται σειρές διαθέσιμων χρόνων χρήσης, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 και το άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, αλλά και να θεσπιστούν απαιτήσεις για τους αερομεταφορείς που ενδιαφέρονται να αποδεσμεύσουν αχρησιμοποίητη χωρητικότητα.
- (7) Για την περίοδο κατά την οποία οι αεροπορικές μεταφορές επηρεάζονται αρνητικά από την κρίση της COVID-19, ο ορισμός του όρου «νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας» θα πρέπει να διευρυνθεί προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των καλυπτόμενων αερομεταφορέων, ώστε με τον τρόπο αυτό να δοθεί η ευκαιρία σε περισσότερους αερομεταφορείς να ξεκινήσουν και να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους, εφόσον το επιθυμούν. Ωστόσο, τα προνόμια που προβλέπονται για τους καλυπτόμενους από τον εν λόγω ορισμό αερομεταφορείς είναι αναγκαίο να περιοριστούν στους πραγματικούς νεοεισερχόμενους αερομεταφορείς, διά της εξαίρεσης οποιουδήποτε αερομεταφορέα ο οποίος, μαζί με τη μητρική του εταιρεία, ή με τις δικές του θυγατρικές ή τις θυγατρικές της μητρικής του εταιρείας, κατέχει περισσότερο από το 10 % του συνολικού αριθμού διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχουν κατανεμηθεί κατά τη συγκεκριμένη ημέρα σε έναν συγκεκριμένο αερολιμένα.
- (8) Για τη διάρκεια της περιόδου κατά την οποία εφαρμόζεται το μέτρο απαλλαγής από τους κανόνες χρησιμοποίησης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, το σύστημα κατανομής χρόνων χρήσης θα πρέπει να αναγνωρίζει τις προσπάθειες των αερομεταφορέων που πραγματοποιούν πτήσεις χρησιμοποιώντας χρόνους χρήσης οι οποίοι αποτελούν μέρος μιας σειράς την οποία δικαιούται άλλος αερομεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 και το άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, έχουν όμως τεθεί στη διάθεση του συντονιστή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης για προσωρινή ανακατανομή. Επομένως, οι αερομεταφορείς που έχουν χρησιμοποιήσει τουλάχιστον πέντε διαθέσιμους χρόνους χρήσης μιας σειράς θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα για την κατανομή των εν λόγω σειρών κατά την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων, υπό την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας που τις δικαιούται, σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα, δεν θα τις ζητήσει.
- (9) Η επιβολή ειδικών υγειονομικών μέτρων για την COVID-19 στους αερολιμένες μπορεί να μειώσει τη διαθέσιμη χωρητικότητα, γεγονός το οποίο ενδέχεται να καταστήσει αναγκαία την πρόβλεψη συγκεκριμένων παραμέτρων συντονισμού λόγω COVID-19. Σε τέτοιες καταστάσεις, και προκειμένου να καταστεί δυνατή η ορθή εφαρμογή των εν λόγω παραμέτρων, θα πρέπει να επιτρέπεται στους συντονιστές να προσαρμόζουν το χρονοδιάγραμμα των χρόνων χρήσης που κατανέμονται στους αερομεταφορείς σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, ή να ακυρώνουν τους εν λόγω χρόνους χρήσης για την περίοδο προγραμματισμού κατά την οποία ισχύουν τα ειδικά υγειονομικά μέτρα για την COVID-19.
- (10) Για να διευκολυνθεί η χρήση της χωρητικότητας των αερολιμένων κατά τη θερινή περίοδο προγραμματισμού του 2021, θα πρέπει να επιτραπεί στους αερομεταφορείς να επιστρέφουν στον συντονιστή, πριν από την έναρξη της περιόδου προγραμματισμού, ιστορικά δικαιώματα για χρόνους χρήσης, ώστε αυτά να μπορούν να ανακατανεμηθούν σε ad hoc βάση. Οι αερομεταφορείς που επιστρέφουν μία πλήρη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης πριν από την προθεσμία που ορίζεται από τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να διατηρούν το δικαίωμά τους για την ίδια σειρά χρόνων χρήσης σε αυτόν τον αερολιμένα για τη θερινή περίοδο προγραμματισμού του 2022. Λαμβανομένων υπόψη των λοιπών μέτρων απαλλαγής ως προς τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης που περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να επιτραπεί στους αερομεταφορείς με σημαντικό αριθμό διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε έναν αερολιμένα να επιστρέφουν κατ' ανώτατο όριο το ήμισυ των διαθέσιμων χρόνων χρήσης τους κατ' αυτόν τον τρόπο.
- (11) Με την επιφύλαξη της υποχρέωσης των κρατών μελών να συμμορφώνονται με το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως με τους κανόνες που προβλέπονται στις Συνθήκες και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), οι αρνητικές συνέπειες πιθανών μέτρων που λαμβάνονται από δημόσιες αρχές κρατών μελών ή τρίτων χωρών για την αντιμετώπιση της εξάπλωσης της νόσου COVID-19 και τα οποία περιορίζουν τη δυνατότητα ταξιδιού χωρίς επαρκή προειδοποίηση, δεν θα πρέπει να επιβαρύνουν τους αερομεταφορείς και θα πρέπει να μετριάζονται όταν τα εν λόγω μέτρα επηρεάζουν σημαντικά τη βιωσιμότητα ή τη δυνατότητα ταξιδιού ή τη ζήτηση στα οικεία δρομολόγια. Η πρόβλεψη

(*) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα που οδηγούν σε μερικό ή ολικό κλείσιμο των συνόρων ή του εναέριου χώρου ή σε μερικό ή ολικό κλείσιμο ή μείωση της χωρητικότητας των οικείων αερολιμένων, στην επιβολή περιορισμών οι οποίοι αφορούν τη μετακίνηση των πληρωμάτων των αερομεταφορέων και παρεμποδίζουν σημαντικά την εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών, ή σε σοβαρά εμπόδια στην ικανότητα των επιβατών να ταξιδεύουν με οποιονδήποτε μεταφορέα στο οικείο δρομολόγιο, μεταξύ των οποίων ταξιδιωτικοί περιορισμοί, περιορισμοί της κυκλοφορίας ή μέτρα καραντίνας στη χώρα ή την περιφέρεια προορισμού ή περιορισμοί στη διαθεσιμότητα υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την άμεση υποστήριξη της εκμετάλλευσης μιας αεροπορικής γραμμής. Τα μέτρα μετριασμού θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς δεν θα τιμωρούνται για τη μη χρησιμοποίηση διαθέσιμων χρόνων χρήσης, όταν αυτή προκύπτει από τέτοια περιοριστικά μέτρα που δεν είχαν ακόμη δημοσιευτεί όταν έγινε η κατανομή των χρόνων χρήσης. Η ειδική απαλλαγή από τις επιπτώσεις της επιβολής τέτοιου είδους μέτρων θα πρέπει να είναι περιορισμένης διάρκειας και, σε κάθε περίπτωση, να μην υπερβαίνει δύο διαδοχικές περιόδους προγραμματισμού δρομολογίων.

- (12) Κατά τη διάρκεια περιόδων κατά τις οποίες η ζήτηση επηρεάζεται σημαντικά λόγω της κρίσης της COVID-19, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να απαλλάσσονται, στον αναγκαίο βαθμό, από την απαίτηση να χρησιμοποιούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης ώστε να διατηρήσουν το δικαίωμα στους εν λόγω διαθέσιμους χρόνους χρήσης κατά την επόμενη ισοδύναμη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να μπορούν οι αερομεταφορείς να αυξήσουν τις υπηρεσίες τους, όταν το επιτρέψουν οι περιστάσεις. Το χαμηλότερο ελάχιστο ποσοστό χρήσης που θα καθοριστεί για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις προοπτικές της εναέριας κυκλοφορίας για το 2021, στις αρχές του 2021, οι οποίες αντιστοιχούσαν στο 50 % των επιπέδων κυκλοφορίας του 2019, την αβεβαιότητα σχετικά με την κρίση της COVID-19 και την επιστροφή της εμπιστοσύνης των καταναλωτών και των επιπέδων κυκλοφορίας.
- (13) Προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο εξελισσόμενος αντίκτυπος της κρίσης της COVID-19 και η συνακόλουθη έλλειψη σαφήνειας σχετικά με την εξέλιξη των επιπέδων κυκλοφορίας μεσοπρόθεσμα, καθώς και για να εξασφαλιστεί ευέλικτη ανταπόκριση, όπου είναι απολύτως αναγκαίο και δικαιολογημένο, στις επακόλουθες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο τομέας των αερομεταφορών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση της περιόδου εφαρμογής της απαλλαγής από τον κανόνα χρησιμοποίησης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης και τις τιμές του ελάχιστου ποσοστού χρήσης εντός συγκεκριμένου εύρους. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου^(*). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (14) Προκειμένου να είναι σε θέση να προβούν εγκαίρως στις αναγκαίες προετοιμασίες, οι αερομεταφορείς και οι συντονιστές πρέπει να γνωρίζουν τις συνθήκες που θα ισχύουν για τη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε μια δεδομένη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων. Η Επιτροπή θα πρέπει, επομένως, να προσπαθεί να εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις το συντομότερο δυνατό και, σε κάθε περίπτωση, να εκδίδει τέτοιου είδους πράξεις πριν από την προθεσμία για την επιστροφή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, όπως καθορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93.
- (15) Οι αερολιμένες, οι πάροχοι υπηρεσιών αερολιμένα και οι αερομεταφορείς χρειάζεται να διαθέτουν πληροφορίες σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα για την επίτευξη του κατάλληλου σχεδιασμού. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να θέτουν στη διάθεση του συντονιστή, για πιθανή ανακατανομή σε άλλους αερομεταφορείς, τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που δεν σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν, το συντομότερο δυνατό και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο τρεις εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία χρησιμοποίησής τους. Στην περίπτωση που οι αερομεταφορείς επανειλημμένως και εκ προθέσεως δεν συμμορφώνονται με την εν λόγω απαίτηση, ή με οποιαδήποτε άλλη απαίτηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, θα πρέπει να υπόκεινται σε κατάλληλες κυρώσεις ή ισοδύναμα μέτρα.
- (16) Όταν ο συντονιστής είναι πεπεισμένος ότι αερομεταφορέας έχει παύσει τα δρομολόγια σε αερολιμένα, θα πρέπει να αποσύρει αμέσως τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης από τον εν λόγω αερομεταφορέα και να τους εισαγάγει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης για ανακατανομή σε άλλους μεταφορείς.
- (17) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η θέσπιση συγκεκριμένων κανόνων και η απαλλαγή από τους γενικούς κανόνες χρησιμοποίησης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης για περιορισμένο χρονικό διάστημα προκειμένου να μετριαστούν οι επιπτώσεις της κρίσης της COVID-19 στην εναέρια κυκλοφορία, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, εξαιτίας της κλίμακας και των επιπτώσεων της προτεινόμενης δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(*) EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (18) Λόγω της επείγουσας ανάγκης που προέκυψε από τις εξαιρετικές συνθήκες που σχετίζονται με την κρίση της COVID-19, θεωρείται σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση από την περίοδο των οκτώ εβδομάδων που αναφέρεται στο άρθρο 4 του πρωτοκόλλου αριθ. 1 για τον ρόλο των εθνικών κοινοβουλίων στην Ένωση, το οποίο προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας.
- (19) Για να εξασφαλιστεί η άμεση εφαρμογή των μέτρων που προβλέπει ο παρών κανονισμός, θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει επειγόντως την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

«β) κατά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 3, “νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας”,

- i) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητεί διαθέσιμο χρόνο χρήσης από μια σειρά χρόνων χρήσης σε έναν αερολιμένα για κάποια ημέρα, εφόσον, εάν γίνει δεκτό το αίτημά του, θα διαθέτει συνολικά λιγότερους από επτά διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε αυτόν τον αερολιμένα για τη συγκεκριμένη ημέρα· ή
- ii) ο αερομεταφορέας ο οποίος ζητεί σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης για προγραμματισμένο απευθείας επιβατικό δρομολόγιο μεταξύ δύο αερολιμένων στην Ένωση όταν δύο κατ’ ανώτατο όριο άλλοι αερομεταφορείς εκτελούν το ίδιο προγραμματισμένο απευθείας δρομολόγιο μεταξύ των εν λόγω αερολιμένων την ίδια ημέρα, και εφόσον παρά ταύτα θα διέθετε, εάν το αίτημά του γινόταν δεκτό, λιγότερους από εννέα χρόνους χρήσης στον αερολιμένα αυτό τη δεδομένη ημέρα για το συγκεκριμένο απευθείας δρομολόγιο.

Αερομεταφορέας ο οποίος, μαζί με τη μητρική του εταιρεία, τις δικές του θυγατρικές ή τις θυγατρικές της μητρικής του εταιρείας, κατέχει άνω του 10 % του συνολικού αριθμού διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχουν καταναμηθεί κατά τη συγκεκριμένη ημέρα σε συγκεκριμένο αερολιμένα δεν θεωρείται νεοεισερχόμενος στον εν λόγω αερολιμένα.»

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ιδ) “παράμετροι συντονισμού λόγω COVID-19”, αναθεωρημένες παράμετροι συντονισμού που οδηγούν σε μείωση της διαθέσιμης χωρητικότητας αερολιμένα σε συντονισμένο αερολιμένα, ως αποτέλεσμα ειδικών υγειονομικών μέτρων που επιβάλλονται από κράτη μέλη για την αντιμετώπιση της κρίσης της COVID-19.».

2) Στο άρθρο 7 παράγραφος 1, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι αερομεταφορείς που εκτελούν ή προτίθενται να εκτελέσουν δρομολόγια σε αερολιμένα με ευκολίες προγραμματισμού ή συντονισμένο αερολιμένα υποβάλλουν στον υπεύθυνο προγραμματισμού ή τον συντονιστή, αντίστοιχα, όλες τις σχετικές πληροφορίες που τους ζητούνται. Όλες οι σχετικές πληροφορίες παρέχονται με τη μορφή και εντός των χρονικών ορίων που ορίζει ο υπεύθυνος προγραμματισμού ή ο συντονιστής. Συγκεκριμένα, ο αερομεταφορέας πληροφορεί τον συντονιστή, όταν ζητεί διαθέσιμο χρόνο χρήσης, εάν υπάγεται στο καθεστώς νεοεισερχόμενου, σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο β) ή β α), όσον αφορά τους αιτούμενους χρόνους χρήσης.».

3) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, η εισαγωγική φράση του πρώτου εδαφίου αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 7, του άρθρου 8α, του άρθρου 9, του άρθρου 10 παράγραφοι 1 και 2α, και του άρθρου 14, η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζεται εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Κατά τη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 3, η σειρά των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που επιστράφηκε στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθέσιμων χρόνων χρήσης, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, κατά το τέλος της περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων (η “περίοδος προγραμματισμού αναφοράς”) κατανέμεται, κατόπιν αιτήματος, για την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων σε αερομεταφορέα ο οποίος έχει εκτελέσει δρομολόγια σε τουλάχιστον πέντε διαθέσιμους χρόνους χρήσης της εν λόγω σειράς κατόπιν της εφαρμογής του άρθρου 10α παράγραφος 7 κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού αναφοράς, υπό την προϋπόθεση ότι η σειρά των διαθέσιμων χρόνων χρήσης δεν έχει ήδη κατανεμηθεί στον μεταφορέα που κατείχε αρχικά την εν λόγω σειρά για την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

Σε περίπτωση που περισσότεροι του ενός αιτούντες πληρούν τις προϋποθέσεις του πρώτου εδαφίου, προτεραιότητα δίδεται στον αερομεταφορέα ο οποίος έχει εκτελέσει δρομολόγια στον μεγαλύτερο αριθμό διαθέσιμων χρόνων χρήσης αυτής της σειράς.»

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6α. Εντός της περιόδου κατά την οποία ισχύουν οι παράμετροι συντονισμού λόγω COVID-19, και προκειμένου να καταστεί δυνατή η ορθή εφαρμογή των εν λόγω παραμέτρων συντονισμού, ο συντονιστής μπορεί να τροποποιήσει το χρονοδιάγραμμα των αιτούμενων ή κατανεμημένων χρόνων χρήσης που εμπίπτουν στην περίοδο η οποία ορίζεται στο άρθρο 10α παράγραφος 3, ή να τους ακυρώσει κατόπιν ακρόασης του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα. Στο πλαίσιο αυτό, ο συντονιστής λαμβάνει υπόψη τους άλλους κανόνες και τις κατευθύνσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, υπό τους όρους που καθορίζονται σε αυτό.»

4) Στο άρθρο 8α, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. α) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που κατανέμονται σε νεοεισερχόμενο βάσει του άρθρου 2 στοιχείο β) ή βα), δεν μπορούν να μεταβιβασθούν όπως προβλέπει η παράγραφος 1 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, για διάστημα δύο ισοδύναμων περιόδων προγραμματισμού, εκτός αν πρόκειται για νομίμως εγκεκριμένη ανάληψη των δραστηριοτήτων επιχείρησης που πτώχευσε.

β) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που κατανέμονται σε νεοεισερχόμενο βάσει του άρθρου 2 στοιχείο β) σημεία ii) και iii) ή του άρθρου 2 στοιχείο βα) σημείο ii), δεν μπορούν να μεταβιβασθούν σε άλλο δρομολόγιο όπως προβλέπει η παράγραφος 1 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου, για διάστημα δύο ισοδύναμων περιόδων προγραμματισμού εκτός εάν ο νεοεισερχόμενος θα είχε αντιμετωπιστεί με την ίδια προτεραιότητα στο νέο δρομολόγιο όπως στο αρχικό.

γ) Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που κατανέμονται σε νεοεισερχόμενο βάσει του άρθρου 2 στοιχείο β) ή βα), δεν μπορούν να ανταλλάγουν όπως προβλέπει η παράγραφος 1 στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου, για διάστημα δύο ισοδύναμων περιόδων προγραμματισμού, εκτός εάν πρόκειται να βελτιωθεί ο χρονισμός των διαθέσιμων χρόνων χρήσης για τα συγκεκριμένα δρομολόγια σε σύγκριση με τον χρονισμό που είχε ζητηθεί αρχικά.»

5) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2, η κατανομή σειράς διαθέσιμων χρόνων χρήσης για την περίοδο προγραμματισμού από τις 28 Μαρτίου 2021 μέχρι τις 30 Οκτωβρίου 2021 δίνει στον αερομεταφορέα το δικαίωμα να λάβει την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης για την περίοδο προγραμματισμού από τις 27 Μαρτίου 2022 έως τις 29 Οκτωβρίου 2022, εφόσον ο αερομεταφορέας έχει θέσει ολόκληρη τη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης στη διάθεση του συντονιστή για ανακατανομή, πριν από τις 28 Φεβρουαρίου 2021. Η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται μόνο στις σειρές διαθέσιμων χρόνων χρήσης που είχαν κατανεμηθεί στον ίδιο αερομεταφορέα για την περίοδο προγραμματισμού από τις 29 Μαρτίου 2020 έως τις 24 Οκτωβρίου 2020. Ο αριθμός διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε σχέση με τους οποίους ο εν λόγω αερομεταφορέας μπορεί να επωφεληθεί των διατάξεων της παρούσας παραγράφου περιορίζεται σε αριθμό ισοδύναμο προς το 50 % των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που κατανεμήθηκαν στον ίδιο αερομεταφορέα για την περίοδο προγραμματισμού από τις 29 Μαρτίου 2020 έως τις 24 Οκτωβρίου 2020, εκτός εάν ένας αερομεταφορέας έχει λάβει λιγότερους από 29 διαθέσιμους χρόνους χρήσης ανά εβδομάδα κατά μέσο όρο κατά τη διάρκεια της προηγούμενης ισοδύναμης περιόδου προγραμματισμού στον εν λόγω αερολιμένα.»

β) η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

i) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ε) κατά τη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 3, λήψη μέτρων από τις δημόσιες αρχές τα οποία αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της εξάπλωσης της νόσου COVID-19 στο ένα άκρο της διαδρομής για την οποία χρησιμοποιούνταν ή σχεδιαζόταν να χρησιμοποιηθούν οι εν λόγω χρόνοι χρήσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα μέτρα δεν είχαν δημοσιευτεί κατά τη στιγμή της κατανομής της σειράς διαθέσιμων χρόνων χρήσης, ότι τα εν λόγω μέτρα επηρεάζουν σημαντικά τη βιωσιμότητα ή τη δυνατότητα ταξιδιού ή τη ζήτηση στα οικεία δρομολόγια, και ότι οδήγησαν σε οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

i) μερικό ή ολικό κλείσιμο των συνόρων ή του εναερίου χώρου, ή μερικό ή ολικό κλείσιμο ή μείωση της χωρητικότητας του αερολιμένα, κατά τη διάρκεια σημαντικού μέρους της σχετικής περιόδου προγραμματισμού,

- ii) σοβαρή παρακώλυση στην ικανότητα των επιβατών να ταξιδεύουν με οποιονδήποτε μεταφορέα στο εν λόγω απευθείας δρομολόγιο κατά τη διάρκεια σημαντικού μέρους της σχετικής περιόδου προγραμματισμού, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
 - ταξιδιωτικοί περιορισμοί με βάση την ιθαγένεια ή τον τόπο διαμονής, απαγόρευση όλων των ταξιδιών πλην των αναγκαίων, ή απαγορεύσεις πτήσεων από ή προς ορισμένες χώρες ή γεωγραφικές περιοχές,
 - περιορισμοί μετακινήσεων ή μέτρα καραντίνας ή απομόνωσης εντός της χώρας ή περιφέρειας στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας προορισμού (συμπεριλαμβανομένων των ενδιάμεσων σταθμών),
 - περιορισμοί στη διαθεσιμότητα υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την άμεση υποστήριξη της εκμετάλλευσης μιας αεροπορικής γραμμής,
- iii) επιβολή περιορισμών οι οποίοι αφορούν τη μετακίνηση των πληρωμάτων των αερομεταφορέων και παρεμποδίζουν σημαντικά την εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών από ή προς τους εξυπηρετούμενους αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένων αιφνίδιων απαγορεύσεων εισόδου ή του αποκλεισμού του πληρώματος σε απροσδόκητες τοποθεσίες λόγω μέτρων καραντίνας.»

ii) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα εδάφια:

«Το στοιχείο ε) εφαρμόζεται εντός της περιόδου κατά την οποία ισχύουν τα μέτρα τα οποία αναφέρονται σε αυτό και, εντός των ορίων που αναφέρονται στο τρίτο, τέταρτο και πέμπτο εδάφιο, για πρόσθετη περίοδο έως και έξι εβδομάδων. Ωστόσο, όταν τα μέτρα που αναφέρονται στο στοιχείο ε) παύουν να ισχύουν λιγότερο από έξι εβδομάδες πριν από το τέλος κάποιας περιόδου προγραμματισμού, το στοιχείο ε) εφαρμόζεται στο υπόλοιπο της περιόδου των έξι εβδομάδων μόνον όταν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης στην επόμενη περίοδο προγραμματισμού χρησιμοποιούνται για το ίδιο δρομολόγιο.

Το στοιχείο ε) ισχύει μόνο για διαθέσιμους χρόνους χρήσης που χρησιμοποιούνται για δρομολόγιο για τα οποία είχαν ήδη χρησιμοποιηθεί από τον αερομεταφορέα πριν από τη δημοσίευση των μέτρων που αναφέρονται στο στοιχείο αυτό.

Το στοιχείο ε) παύει να ισχύει όταν ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί τους εν λόγω διαθέσιμους χρόνους χρήσης για να στραφεί σε δρομολόγιο που δεν επηρεάζεται από τα μέτρα των δημόσιων αρχών.

Οι αερομεταφορείς μπορούν να δικαιολογούν τη μη χρήση των διαθέσιμων χρόνων σύμφωνα με το στοιχείο ε) για δύο το πολύ διαδοχικές περιόδους προγραμματισμού.»

γ) στην παράγραφο 6, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μεταξύ νεοεισερχομένων δίδεται προτεραιότητα στους αερομεταφορείς που πληρούν τους όρους για να χαρακτηρισθούν νεοεισερχόμενοι βάσει του άρθρου 2 στοιχείο β) σημεία i) και ii), του άρθρου 2 στοιχείο β) σημεία i) και iii) ή του άρθρου 2 στοιχείο β α) σημεία i) και ii).».

6) Το άρθρο 10α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10α

Κατανομή διαθέσιμων χρόνων χρήσης ως απάντηση στην κρίση της COVID-19

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 8 παράγραφος 2 και του άρθρου 10 παράγραφος 2, οι συντονιστές θεωρούν ότι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που χορηγήθηκαν για την περίοδο από την 1η Μαρτίου 2020 έως τις 27 Μαρτίου 2021 χρησιμοποιήθηκαν από τον αερομεταφορέα στον οποίο είχαν αρχικά χορηγηθεί.

2. Για τους σκοπούς του άρθρου 8 παράγραφος 2 και του άρθρου 10 παράγραφος 2, οι συντονιστές θεωρούν ότι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που χορηγήθηκαν για την περίοδο από τις 23 Ιανουαρίου 2020 έως τις 29 Φεβρουαρίου 2020 χρησιμοποιήθηκαν από τον αερομεταφορέα στον οποίο είχαν αρχικά χορηγηθεί, όσον αφορά τα αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων στην Ένωση και αερολιμένων στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας ή στην Ειδική Διοικητική Περιοχή Χονγκ Κονγκ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

3. Όσον αφορά τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που δεν έχουν τεθεί στη διάθεση του συντονιστή για ανακατανομή σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2α, κατά την περίοδο από τις 28 Μαρτίου 2021 έως τις 30 Οκτωβρίου 2021, και για τους σκοπούς του άρθρου 8 παράγραφος 2 και του άρθρου 10 παράγραφος 2, εάν αερομεταφορέας αποδείξει, κατά τρόπο που να ικανοποιεί τον συντονιστή, ότι έχει χρησιμοποιήσει, ύστερα από την έγκριση του συντονιστή, τη συγκεκριμένη σειρά διαθέσιμων χρόνων σε ποσοστό τουλάχιστον 50 % καθ' όλη την περίοδο προγραμματισμού για την οποία χορηγήθηκαν, ο αερομεταφορέας δικαιούται την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης για την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού.

Όσον αφορά την περίοδο που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, οι ποσοστιαίες τιμές οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 και στο άρθρο 14 παράγραφος 6 στοιχείο α) είναι 50 %.

4. Όσον αφορά τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης με ημερομηνία από 9 Απριλίου 2020 έως 27 Μαρτίου 2021, η παράγραφος 1 εφαρμόζεται μόνον εάν ο αερομεταφορέας επέστρεψε τους σχετικούς αχρησιμοποίητους χρόνους χρήσης στον συντονιστή για ανακατανομή σε άλλους αερομεταφορείς.

5. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει, αφενός, βάσει των στοιχείων που δημοσιεύει η Eurocontrol, που είναι ο διαχειριστής δικτύου για τη λειτουργία του δικτύου της εναέριας κυκλοφορίας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, ότι η μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας εξακολουθεί να υφίσταται σε σύγκριση με το επίπεδο κατά την αντίστοιχη περίοδο του 2019 και, βάσει των προβλέψεων κυκλοφορίας της Eurocontrol, είναι πιθανό να συνεχιστεί, και επίσης διαπιστώνει, βάσει των βέλτιστων διαθέσιμων επιστημονικών δεδομένων, ότι η κατάσταση αυτή αποτελεί συνέπεια των επιπτώσεων της κρίσης της COVID-19, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 12α, για να τροποποιηθεί αναλόγως η περίοδος που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει, στις περιπτώσεις που αυτό είναι απολύτως απαραίτητο για να αντιμετωπιστεί ο εξελισσόμενος αντίκτυπος της κρίσης της COVID-19 στα επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12α για την τροποποίηση των ποσοστιαίων τιμών που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου εντός εύρους μεταξύ 30 % και 70 %. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις αλλαγές που έχουν επέλθει από τις 20 Φεβρουαρίου 2021, με βάση τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) δεδομένα που δημοσιεύθηκαν από την Eurocontrol σχετικά με τα επίπεδα κυκλοφορίας και τις προβλέψεις κυκλοφορίας·
- β) την εξέλιξη των τάσεων της εναέριας κυκλοφορίας κατά τις περιόδους προγραμματισμού, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη που παρατηρείται από την έναρξη της κρίσης της COVID-19· και
- γ) δείκτες σχετικά με τη ζήτηση αεροπορικών μεταφορών επιβατών και φορτίου, συμπεριλαμβανομένων τάσεων σχετικά με το μέγεθος του στόλου, τη χρήση του στόλου και τους συντελεστές πληρότητας.

Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο εκδίδονται το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου για την επόμενη θερινή περίοδο προγραμματισμού και το αργότερο έως τις 31 Ιουλίου για την επόμενη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού.

6. Εάν, σε περίπτωση παρατεταμένων επιπτώσεων της κρίσης της COVID-19 στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Ένωση, το επιβάλλουν επιτακτικοί λόγοι επείγοντος, η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 12β εφαρμόζεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

7. Κατά τη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 3, οι αερομεταφορείς θέτουν στη διάθεση του συντονιστή για ανακατανομή σε άλλους αερομεταφορείς όλους τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που δεν σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν, τουλάχιστον τρεις εβδομάδες πριν από την ημερομηνία εκτέλεσης δρομολογίων.»

7) Στο άρθρο 12α, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 10α εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή μέχρι τις 21 Φεβρουαρίου 2022.»

8) Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και εφαρμόζουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις ή ισοδύναμα μέτρα για αερομεταφορείς οι οποίοι επανειλημμένως και εκ προθέσεως δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.»

β) στην παράγραφο 6 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«γ) Κατά τη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 3, όταν ένας συντονιστής καθορίζει, βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή του, ότι αερομεταφορέας έχει παύσει τα δρομολογία του σε αερολιμένα και δεν είναι πλέον σε θέση να χρησιμοποιήσει τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που του έχουν κατανεμηθεί, ο συντονιστής αποσύρει από τον εν λόγω αερομεταφορέα τη σειρά των συγκεκριμένων χρόνων χρήσης για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού και τους εισάγει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, κατόπιν ακρόασης του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 16 Φεβρουαρίου 2021.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
D. M. SASSOLI

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
A. P. ZACARIAS
