

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2022/255 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Δεκεμβρίου 2021

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου όσον αφορά την παράταση των μέτρων προσωρινής απαλλαγής από τους κανόνες χρησιμοποίησης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) λόγω της κρίσης της COVID-19

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 10α παράγραφος 5,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Τα επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) ήταν σταθερά υψηλότερα το 2021, σε σύγκριση με τις ίδιες εβδομάδες το 2020 μετά την έναρξη της κρίσης της COVID-19, γεγονός που καταδεικνύει ότι η ανάκαμψη συνεχίζεται. Σύμφωνα με την πρόβλεψη της Eurocontrol, το μέσο ετήσιο επίπεδο εναέριας κυκλοφορίας αναμένεται να ανέλθει σε 89 % το 2022, με βάση το πλέον ρεαλιστικό σενάριο προβλέψεων.
- (2) Η εναέρια κυκλοφορία δεν ανακάμπτει με τον ίδιο ρυθμό σε όλες τις περιοχές του κόσμου ενώ, σε ορισμένες χώρες, τα περιοριστικά υγειονομικά μέτρα που έχουν ληφθεί από τις δημόσιες αρχές για τον μετριασμό της εξάπλωσης της COVID-19 εξακολουθούν να ισχύουν και συνεχίζουν να μειώνουν την καταναλωτική ζήτηση. Επιπλέον, η εξέλιξη της COVID-19 και των πιθανών νέων ανησυχητικών παραλλαγών παραμένει αβέβαιη.
- (3) Οι περιστάσεις αυτές εκφεύγουν του ελέγχου των αερομεταφορέων και οι επακόλουθες, οικειοθελείς ή υποχρεωτικές, ματαώσεις αεροπορικών δρομολογίων από τους αερομεταφορείς ανάλογα με την εξέλιξη της ζήτησης αποτελούν αναγκαία ή θεμιτή αντίδραση στις εν λόγω περιστάσεις.
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, σε συνδυασμό με το άρθρο 10 παράγραφος 2, οι αερομεταφορείς πρέπει να χρησιμοποιούν τουλάχιστον το 80 % της σειράς των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που τους έχουν χορηγηθεί, διαφορετικά χάνουν την ιστορική προτεραιότητα για τους συγκεκριμένους διαθέσιμους χρόνους χρήσης, σύμφωνα με τον λεγόμενο «κανόνα απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης». Δεδομένης της κρίσης της COVID-19 και προκειμένου να προστατευτεί η οικονομική ευρωστία των αερομεταφορέων και να αποτραπούν οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις των άδειων ή σε μεγάλο βαθμό άδειων πτήσεων που εκτελούνται απλώς και μόνο για τη διατήρηση των υποκείμενων διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες, η εφαρμογή του κανόνα «απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης» αναστάλη από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 27η Μαρτίου 2021 και μειώθηκε στο 50 % από την 28η Μαρτίου 2021 έως την 26η Μαρτίου 2022.
- (5) Παρά τη συνεχιζόμενη αύξησή τους το 2021, τα επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας στον ΕΟΧ εξακολουθούν να παραμένουν χαμηλότερα από τα επίπεδα κυκλοφορίας του 2019. Τα στοιχεία της Eurocontrol καταδεικνύουν ότι τον Οκτώβριο του 2021 η εναέρια κυκλοφορία ήταν συνολικά 27 % χαμηλότερη από τα επίπεδα του 2019.
- (6) Βάσει της επταετούς πρόβλεψης της Eurocontrol, της 15ης Οκτωβρίου 2021, σύμφωνα με το πιθανότερο σενάριο, τα επίπεδα κυκλοφορίας θα ανέλθουν το 2022 σε ετήσιο μέσο όρο 89 % των αντίστοιχων επιπέδων του 2019. Με βάση τις διαθέσιμες μηνιαίες προβλέψεις της Eurocontrol για το 2021 και τον διαθέσιμο ετήσιο μέσο όρο της Eurocontrol για το 2022, η εναέρια κυκλοφορία κατά τη θερινή περίοδο προγραμματισμού 2022 αναμένεται να κυμανθεί μεταξύ 85 % και άνω του 89 % των επιπέδων του 2019. Ωστόσο, τα επίπεδα του 2019 θα επιτευχθούν μόνο περί τα τέλη του 2023. Ως εκ τούτου, εύλογα συμπεραίνεται ότι η μείωση σε σύγκριση με τα επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας του 2019 είναι πιθανό να συνεχιστεί κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου προγραμματισμού 2022.

(1) ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1.

- (7) Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ) και το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) καταδεικνύουν ότι η συνεχιζόμενη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας είναι αποτέλεσμα του αντικτύπου της κρίσης της COVID-19. Τα διαθέσιμα στοιχεία καταδεικνύουν συσχέτιση μεταξύ της εξέλιξης του αριθμού κρουσμάτων και του τρόπου με τον οποίον αντιδρούν τα κράτη μέλη και οι τρίτες χώρες στην εξέλιξη αυτή, θεσιζοντας μέτρα που έχουν αντίκτυπο στις αεροπορικές μεταφορές και προκαλούν μείωση της εναέριας κυκλοφορίας. Αυτά τα μέτρα, που μπορούν να εφαρμοστούν ή να αρθούν την τελευταία στιγμή, συντελούν στη δημιουργία κλίματος αβεβαιότητας και επηρεάζουν αρνητικά την εμπιστοσύνη των καταναλωτών και τη συμπεριφορά των επιβατών όσον αφορά την πραγματοποίηση κρατήσεων θέσεων. Αυτό καταδεικνύει ότι η συνεχιζόμενη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας είναι αποτέλεσμα του αντικτύπου της κρίσης της COVID-19.
- (8) Παρόλο που τα στοιχεία του ECDC, της 30ής Σεπτεμβρίου 2021, δείχνουν ότι το 61,1 % του συνολικού πληθυσμού στον ΕΟΧ έχει εμβολιαστεί πλήρως, τα στοιχεία από τον ιστότοπο του ΠΟΥ δείχνουν ότι το ποσοστό εμβολιασμού παραμένει χαμηλό σε μεγάλο αριθμό χωρών. Επιπλέον, εξακολουθεί να επικρατεί αβεβαιότητα σχετικά με την πιθανότητα εμφάνισης νέων ανησυχητικών παραλλαγών σε διάφορες περιοχές. Ως εκ τούτου, τα επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας δεν θα ανακάμψουν με τον ίδιο ρυθμό σε παγκόσμιο επίπεδο.
- (9) Τα κράτη μέλη και οι τρίτες χώρες ενδέχεται να συνεχίσουν να ανταποκρίνονται σε νέες παραλλαγές με την επιβολή μέτρων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν σημαντικά τις αεροπορικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, εξακολουθεί εύλογα να αναμένεται ένας σημαντικός αριθμός ματαιώσεων, ιδίως σε δρομολόγια προς χώρες με πολύ αυστηρά υγειονομικά μέτρα ή στις οποίες τα ποσοστά εμβολιασμού παραμένουν χαμηλά, ως συνέπεια της κρίσης της COVID-19 κατά την προσεχή θερινή περίοδο προγραμματισμού. Για τον λόγο αυτό, δεν μπορεί να αναμένεται από τους αερομεταφορείς να τηρήσουν το κανονικό ποσοστό χρησιμοποίησης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης, δηλαδή το 80 %, σε όλα τα δρομολόγια.
- (10) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να παραταθεί η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 10α παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 προκειμένου να καλύψει τη θερινή περίοδο προγραμματισμού 2022, από τις 27 Μαρτίου 2022 έως τις 29 Οκτωβρίου 2022.
- (11) Τα στοιχεία σχετικά με τις ματαιώσεις πτήσεων, τους συντελεστές πληρότητας, το μέγεθος και τη χρησιμοποίηση του στόλου διέφεραν σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των μεμονωμένων αερομεταφορέων, ανάλογα με το επιχειρηματικό τους μοντέλο και την αγορά που εξυπηρετούσαν. Κατά μέσο όρο, ήταν δυνατόν να ανιχνευθεί μια τάση βελτίωσης από τον Μάρτιο του 2021 έως τον Ιούλιο του 2021 με βάση τα στοιχεία που υποβλήθηκαν για 16 ενωσιακούς και 16 μη ενωσιακούς αερομεταφορείς. Οι αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις σε δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων που επηρεάζονται από υγειονομικά μέτρα τα οποία δημιουργούν σοβαρή παρακώλυση στις επιβατικές μεταφορές, επέδειξαν λιγότερο θετική τάση στους υπό παρακολούθηση δείκτες, γεγονός που δικαιολογεί περαιτέρω την παράταση της περιόδου απαλλαγής ως προς τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης που ορίζεται στο άρθρο 10α παράγραφος 3.
- (12) Οι συνολικά ενθαρρυντικές ενδείξεις ανάκαμψης των αεροπορικών μεταφορών στην αγορά του ΕΟΧ, το εκ νέου άνοιγμα σημαντικών διεθνών αγορών (για παράδειγμα των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής από τον Νοέμβριο του 2021) και η αυξανόμενη διευκόλυνση των ταξιδιών που οφείλεται στις χώρες οι οποίες αναγνωρίζουν το πιστοποιητικό COVID-19, δικαιολογούν την αύξηση του ποσοστού χρήσης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε 64 %.
- (13) Τα στοιχεία για τις μελλοντικές κρατήσεις δείχνουν ότι οι επιβάτες εξακολουθούν να πραγματοποιούν κρατήσεις πτήσεων πιο κοντά στην ημερομηνία αναχώρησης το 2021, σε σχέση με το 2019. Ωστόσο, η τάση βελτιώνεται σταδιακά.
- (14) Το ποσοστό χρήσης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης πρέπει να καθοριστεί σε επίπεδο που να συμβάλλει στον στόχο της χορήγησης απαλλαγής στους αερομεταφορείς υπό τις παρούσες συνθήκες, αλλά και στον στόχο της διασφάλισης αποδοτικής χρήσης της χωρητικότητας των αερολιμένων. Το ποσοστό χρήσης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη τις πιο μακροπρόθεσμες διαρθρωτικές αλλαγές στην αγορά και στη συμπεριφορά των καταναλωτών, ώστε η αγορά να έχει τη δυνατότητα να προσαρμόζεται σταδιακά στη μεταβαλλόμενη ζήτηση και να αποδεσμεύσει χωρητικότητα για τη θερινή περίοδο προγραμματισμού 2023. Επιπλέον, η πιθανή αποδεδευσμένη μέρους της χωρητικότητας των αερολιμένων λόγω του εν λόγω νέου ποσοστού χρήσης δεν είναι πιθανό να προκαλέσει σοβαρή διαταραχή στις δραστηριότητες και στα δίκτυα των αερομεταφορέων, γεγονός που θα συνέβαινε αν το ποσοστό χρήσης ήταν υψηλότερο.
- (15) Το πιθανότερο σενάριο προβλέψεων της Eurocontrol για την εναέρια κυκλοφορία ορίζει το επίπεδο εναέριας κυκλοφορίας κατά τη θερινή περίοδο προγραμματισμού 2022 σε επίπεδο υψηλότερο από 85 % και πιθανώς άνω του 89 %. Ως εκ τούτου, το ποσοστό χρήσης του 64 % εξακολουθεί να παρέχει στους αερομεταφορείς εύλογο περιθώριο για απρόβλεπτες ανάγκες σε περίπτωση που χρειαστεί να ματαιωθούν προγραμματισμένες πτήσεις την τελευταία στιγμή.
- (16) Τα χαμηλότερα επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας προς άλλες περιοχές του κόσμου δεν χρειάζεται να συνηγορούνται στο ποσοστό χρήσης, καθώς στα εν λόγω επηρεαζόμενα δρομολόγια μπορεί να χορηγηθεί επαρκής απαλλαγή από τον κανόνα της απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93.
- (17) Μολονότι αναμένεται γενικά ότι οι αερομεταφορείς θα δραστηριοποιηθούν όταν ανακάμψει η ζήτηση, η θέσπιση χαμηλότερου κατώτατου ορίου χρήσης εγκυμονεί τον κίνδυνο να περιορίσουν ορισμένοι αερομεταφορείς τις πτήσεις σε κάποιους αερολιμένες στο ελάχιστο αναγκαίο επίπεδο απλώς και μόνο για να διατηρήσουν τα ιστορικά δικαιώματα επί των οικείων διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε βάρος των ανταγωνιστών, των φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων και των καταναλωτών. Ένα ποσοστό χρήσης 64 % θα μετριάσει τους κινδύνους αυτούς.

- (18) Για λόγους ασφάλειας δικαίου, ιδίως για τους συντονιστές των διαθέσιμων χρόνων χρήσης και τους αερομεταφορείς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει επειγόντως την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 10α του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 29 Οκτωβρίου 2022, 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 έγκρισή του συντονιστή, τη συγκεκριμένη σειρά διαθέσιμων χρόνων σε ποσοστό τουλάχιστον 50 % κατά την περίοδο προγραμματισμού από 28 Μαρτίου 2021 έως 30 Οκτωβρίου 2021, 50 % κατά την περίοδο προγραμματισμού από 31 Οκτωβρίου 2021 έως 26 Μαρτίου 2022 και 64 % κατά την περίοδο προγραμματισμού από 27 Μαρτίου 2022 έως 29 Οκτωβρίου 2022, 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 % για την περίοδο προγραμματισμού από 28 Μαρτίου 2021 έως 30 Οκτωβρίου 2021, 50 % για την περίοδο προγραμματισμού από 31 Οκτωβρίου 2021 έως 26 Μαρτίου 2022 και 64 % για την περίοδο προγραμματισμού από 27 Μαρτίου 2022 έως 29 Οκτωβρίου 2022.»

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, 15 Δεκεμβρίου 2021.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN