

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 30.4.2008
COM(2008) 227 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους
κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς
αερολιμένες, όπως έχει τροποποιηθεί**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους
κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς
αερολιμένες, όπως έχει τροποποιηθεί**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Εισαγωγή

Στις 21 Απριλίου 2004, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 793/2004¹ που τροποποιούσε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες («ο κανονισμός»). Σκοπός των τροποποιήσεων ήταν να βελτιωθεί η αποτελεσματική χρήση της σπανίζουσας χωρητικότητας στους κορεσμένους κοινοτικούς αερολιμένες, χωρίς ταυτόχρονα να μεταβληθεί ριζικά το υπάρχον σύστημα κατανομής των χρονοθυρίδων (slots). Προς το σκοπό αυτό, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 793/2004 προστέθηκαν νέες διατάξεις για την πρόσβαση στην αγορά και τις νεοεισερχόμενες αεροπορικές εταιρείες, την επιβολή του και την ανεξαρτησία του συντονιστή.

Η υποχρέωση που επιβλήθηκε στα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν την καθιέρωση κυρώσεων για αποφυγή της κατάχρησης των χρονοθυρίδων στους συντονισμένους αερολιμένες οδήγησε σε αποτελεσματικότερη χρήση της υπάρχουσας χωρητικότητας. Η διαδικασία κατανομής των χρονοθυρίδων βελτιώθηκε με ορισμένες νέες ή τροποποιημένες διατάξεις, όπως αυτή που αφορά τον νέο ορισμό της έννοιας «σειρά χρονοθυρίδων», αυστηρότερες διατάξεις για μη χρήση των χρονοθυρίδων, τη δυνατότητα των αερομεταφορέων να αναπρογραμματίζουν τις χρονοθυρίδες πριν την κατανομή τους για να βελτιώνουν τα ωράρια των πτήσεών τους, και παροχή στα κράτη μέλη μεγαλύτερων περιθωρίων να καθιερώνουν τοπικούς κανόνες και κατευθύνσεις σε κορεσμένους αερολιμένες για αποτελεσματικότερη χρήση της σπανίζουσας χωρητικότητας.

Παρά αυτές τις νέες διατάξεις, οι ενδιαφερόμενοι και τα κράτη μέλη κρίνουν ότι ορισμένες διατάξεις δεν εφαρμόζονται ακόμη πλήρως.

Το συμπέρασμα αυτό υποστηρίζεται στην έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες², η οποία καταλήγει ότι χρειάζεται να εξασφαλισθεί καλύτερη εφαρμογή σε ορισμένα πεδία στα οποία οι ενδιαφερόμενοι συνάντησαν ιδιαίτερες δυσκολίες.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 793/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, (ΕΕ L 138/50 της 30.4.2004) που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993).

² COM (2007) 704 της 15.11.2007.

Πρώτον, παρά την υποχρέωση να εξασφαλίζουν τα κράτη μέλη τη λειτουργική και οικονομική ανεξαρτησία του συντονιστή στους συντονισμένους αερολιμένες, όπως φαίνεται υπάρχουν περιπτώσεις ανεπαρκούς τήρησης αυτών των απαιτήσεων σε ορισμένα κράτη μέλη, με αποτέλεσμα ενδεχομένως να παρεμποδίζεται η λειτουργία του συντονιστικού φορέα με ουδέτερο, αμερόληπτο και διαφανή τρόπο με βάση τον κανονισμό.

Δεύτερον, σε ορισμένα κράτη μέλη εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα στην εξασφάλιση πλήρους διαφάνειας στις πληροφορίες που διαθέτουν οι συντονιστές και οι υπεύθυνοι προγραμματισμού για τις ιστορικές, τις ζητηθείσες, τις κατανεμηθείσες και τις διαθέσιμες χρονοθυρίδες. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να παρεμποδίσει την αποτελεσματικότερη χρήση των χρονοθυρίδων και να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό, διότι ενδεχομένως δεν έχουν όλα ενδιαφερόμενα μέρη τον ίδιο βαθμό πρόσβασης σε αυτά τα δεδομένα προγραμματισμού.

Τρίτον, μολονότι οι τοπικές κατευθύνσεις προσφέρουν τη δυνατότητα καλύτερης χρήσης των διαθέσιμων χρονοθυρίδων στους συντονισμένους αερολιμένες, πρέπει να εξασφαλισθεί ότι αυτές είναι σύμφωνες με το κοινοτικό δίκαιο.

Τέταρτον, σε ορισμένους κορεσμένους κοινοτικούς αερολιμένες, οι αερομεταφορείς ανταλλάσσουν χρονοθυρίδες και για οικονομικούς και άλλους λόγους. Δημιουργήθηκαν κάποιες αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα τέτοιων ανταλλαγών με τον κανονισμό.

Τέλος, χρειάζεται καλύτερος συντονισμός μεταξύ χρονοθυρίδων και σχεδίων πτήσεων, ούτως ώστε να αποφεύγεται η κατάχρηση των χρονοθυρίδων και να εξασφαλισθεί συμμόρφωση προς τον κανονισμό, καθώς όπως αποδεικνύεται σπανίως επαληθεύονται με συστηματικό τρόπο τα σχέδια πτήσεων ως προς τις χρονοθυρίδες, παρόλο που ο κανονισμός προσφέρει τη δυνατότητα αυτή.

Σκοπός της παρούσας ανακοίνωσης είναι να διατυπωθούν οι απόψεις της Επιτροπής για τα θέματα που προαναφέρθηκαν. Η παρούσα ανακοίνωση έχει ως βάση και αναλύει την πείρα της Επιτροπής, των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων στην εφαρμογή του αναθεωρημένου κανονισμού από την έναρξη ισχύος του στις 21 Απριλίου 2004.

1. ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ ΤΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗ

Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού ορίζει ότι “Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για έναν συντονισμένο αερολιμένα εξασφαλίζει την ανεξαρτησία του συντονιστή στο συντονισμένο αερολιμένα με το λειτουργικό διαχωρισμό του από οιοδήποτε μεμονωμένο ενδιαφερόμενο μέρος. Το σύστημα χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του συντονιστή πρέπει να εξασφαλίζει την ανεξάρτητη ιδιότητα του συντονιστή”.

Το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο γ) προβλέπει επίσης ότι τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι “ο συντονιστής ενεργεί με βάση τον παρόντα κανονισμό με ουδετερότητα, διαφάνεια και χωρίς να εισάγει διακρίσεις.”

Η Επιτροπή κρίνει ότι η ανεξαρτησία του συντονιστή είναι βασική για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο γ).

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι διαχωρισμός των λειτουργικών καθηκόντων σημαίνει μεταξύ άλλων ότι ο συντονιστής ενεργεί αυτόνομα, χωρίς να λαμβάνει εντολές, και να μην έχει το καθήκον να αναφέρει σε φορέα διαχείρισης αερολιμένα, πάροχο υπηρεσιών ή σε αερομεταφορέα που εκτελεί πτήσεις από τον αντίστοιχο αερολιμένα.

Η Επιτροπή κρίνει επίσης ότι το σύστημα χρηματοδότησης των δραστηριοτήτων του συντονιστή πρέπει να είναι έτσι διαμορφωμένο ώστε ο συντονιστής να είναι οικονομικά αυτόνομος από κάθε μέρος άμεσα θιγόμενο ή ενδιαφερόμενο από τις δραστηριότητές του. Ο συντονιστής πρέπει επομένως να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς και προϋπολογισμούς και να μην στηρίζει τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του μόνον σε έναν φορέα διαχείρισης αερολιμένα, σε πάροχο υπηρεσιών ή σε έναν και μόνον αερομεταφορέα.

2. ΝΕΟΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

Το άρθρο 10 παράγραφος 6 του κανονισμού προβλέπει ότι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που τοποθετούνται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 κατανέμονται στους αερομεταφορείς που υποβάλλουν σχετική αίτηση. Το 50% αυτών των διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατανέμονται πρώτα σε νεοεισερχόμενους, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο β), εκτός εάν οι αιτήσεις των νεοεισερχομένων είναι κάτω του 50%. Ο συντονιστής αντιμετωπίζει με δικαιοσύνη τις αιτήσεις νεοεισερχομένων και άλλων μεταφορέων, ανάλογα με τις περιόδους συντονισμού κάθε ημέρας προγραμματισμού.

Το ερώτημα που έχει τεθεί είναι εάν η υποχρέωση του συντονιστή να κατανέμει τις χρονοθυρίδες από το κοινό σύστημα εκμετάλλευσης σε ποσοστό ακριβώς 50%, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 6, αφορά μόνον την αρχική κατανομή από το κοινό σύστημα εκμετάλλευσης τέσσερις μήνες περίπου πριν την έναρξη της αντίστοιχης θερινής και χειμερινής περιόδου προγραμματισμού, ή εάν ισχύει επίσης σε όλη τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού. Υποστηρίχθηκε ότι το άρθρο 10 παράγραφος 6 αφορά μόνον την αρχική κατανομή από το κοινό σύστημα εκμετάλλευσης και ότι στη συνέχεια οι συντονιστές έχουν την ευχέρεια να επιδιώκουν ισόρροπη κατανομή των χρονοθυρίδων.

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο κανονισμός δεν περιορίζει, ούτε στο άρθρο 10 παράγραφος 6 ούτε σε καμία άλλη διάταξη, το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω άρθρου στην αρχική κατανομή των χρονοθυρίδων πριν από κάθε περίοδο προγραμματισμού. Συνεπώς, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι οι διατάξεις του άρθρου 10 παράγραφος 6 πρέπει να εφαρμόζονται πάντα και συνεχώς, καθ' όλη τη διάρκεια των περιόδων προγραμματισμού.

3. ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

Το άρθρο 4 παράγραφος 7 του κανονισμού προβλέπει ότι “όλοι οι υπεύθυνοι προγραμματισμού και οι συντονιστές συνεργάζονται ώστε να επισημαίνονται τυχόν ανακολουθίες στον προγραμματισμό”.

Το άρθρο 4 παράγραφος 8 προβλέπει επίσης ότι “ο συντονιστής παρέχει προς εξέταση κατόπιν αιτήσεως δωρεάν και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος στα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως δε στα μέλη ή τους παρατηρητές της επιτροπής συντονισμού, τις κάτωθι πληροφορίες, είτε γραπτώς είτε σε οιαδήποτε άλλη ευπρόσιτη μορφή:

(α) το ιστορικό της κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, ανά αεροπορική εταιρεία και κατά χρονολογική σειρά, για όλους τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον εν λόγω αερολιμένα,

(β) τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που ζητήθηκαν (αρχικά αιτήματα) ανά αερομεταφορέα και κατά χρονολογική σειρά, για όλους τους αερομεταφορείς,

(γ) όλους τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που χορηγήθηκαν και τις εκκρεμείς αιτήσεις για διαθέσιμους χρόνους χρήσης, κατά χρονολογική σειρά ανά αερομεταφορέα, για όλους τους αερομεταφορείς,

(δ) τους υπόλοιπους διαθέσιμους χρόνους χρήσης,

(ε) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά την κατανομή”.

Η Επιτροπή κρίνει ότι η διαφάνεια των πληροφοριών είναι ουσιαστική για να εξασφαλισθεί ότι είναι αντικειμενική η διαδικασία κατανομής των χρονοθυρίδων και ότι ο συντονιστής ενεργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο γ). Η Επιτροπή καλεί επομένως τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι οι συντονιστές συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις του άρθρου 4 παράγραφος 8.

Επειδή ένας αερομεταφορέας χρειάζεται χρονοθυρίδες και στα δύο άκρα των πτήσεών του που εξυπηρετούν συντονισμένους αερολιμένες και επειδή οι προγραμματισμοί πρέπει να συντονίζονται για την αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας των αερολιμένων και του εναερίου χώρου, η αξία των δεδομένων προγραμματισμού που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 8 εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη συνεργασία μεταξύ υπευθύνων προγραμματισμού και συντονιστών, όπως ορίζεται στην παράγραφο 7 του ίδιου άρθρου.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι Ευρωπαίοι συντονιστές συγκρότησαν από κοινού συνδυασμένη βάση δεδομένων, η οποία περιέχει τα δεδομένα για όλες τις χρονοθυρίδες που έχουν καταναίμει. Τα δεδομένα παρέχονται από όλους σχεδόν τους συντονιστές και τους υπευθύνους προγραμματισμού και είναι προσβάσιμα επιγραμμικά και δωρεάν σε όλους τους αερομεταφορείς. Η αξία της βάσης δεδομένων στηρίζεται στην ακρίβεια, την πληρότητα και την επικαιροποίηση των δεδομένων. Η ορθή εισαγωγή των δεδομένων προγραμματισμού από συντονιστές και υπευθύνους προγραμματισμού είναι άκρως σημαντική και απαραίτητη για την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ όλων των παραγόντων και συνεπώς στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους με βάση το άρθρο 4 παράγραφοι 7 και 8.

Η Επιτροπή καλεί συνεπώς τα κράτη μέλη να ενθαρρύνουν όλους τους συντονιστές και τους υπευθύνους προγραμματισμού να εισάγουν τα δεδομένα προγραμματισμού που διαθέτουν στη συνδυασμένη βάση δεδομένων.

4. ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Το άρθρο 8 παράγραφος 5 του κανονισμού προβλέπει ότι “ο συντονιστής λαμβάνει επίσης υπόψη του και άλλους κανόνες και κατευθύνσεις που έχει θεσπίσει σε παγκόσμια ή παγκοινοτική κλίμακα ο κλάδος των αερομεταφορών, καθώς και τις τοπικές κατευθύνσεις που έχει προτείνει η επιτροπή συντονισμού και έχουν εγκριθεί από το αρμόδιο κράτος μέλος ή από άλλο αρμόδιο φορέα υπεύθυνο για το συγκεκριμένο αερολιμένα, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κανόνες και κατευθύνσεις δεν θίγουν την ανεξαρτησία του συντονιστή, ότι συμβαδίζουν με την κοινοτική νομοθεσία και αποσκοπούν στην περαιτέρω αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας του αερολιμένα. Οι κανόνες κοινοποιούνται από αυτό το κράτος μέλος στην Επιτροπή”.

Το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 3 προβλέπει επίσης ότι η επιτροπή συντονισμού μπορεί να προτείνει τοπικές κατευθυντήριες γραμμές εφόσον το ζητήσει μέλος της και σύμφωνα με τον εσωτερικό της κανονισμό, όπως προβλέπει το άρθρο 5 παράγραφος 3.

Όπως προβλέπεται ρητά στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού, στις τοπικές κατευθυντήριες γραμμές είναι δυνατόν να λαμβάνονται υπόψη τυχόν περιβαλλοντικά θέματα, όπως αυτά που σχετίζονται με τον θόρυβο. Ωστόσο, τυχόν λειτουργικοί περιορισμοί με βάση αυτά τα θέματα πρέπει να συμβαδίζουν με το κοινοτικό δίκαιο.

Η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει, ιδίως, να συμβαδίζουν με το άρθρο 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών³, με βάση το οποίο μεταξύ άλλων απαιτείται οι περιορισμοί να μην εισάγουν διακρίσεις για λόγους εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα και να μην νοθεύουν ασκόπως τον ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων.

Επιπλέον, λειτουργικοί περιορισμοί που αποβλέπουν στη μείωση του θορύβου πρέπει να είναι επίσης σύμφωνοι με την οδηγία 2002/30/ΕΚ περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες⁴.

³ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992).

⁴ Οδηγία 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 85/40 της 23.8.2002).

5. ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΧΡΟΝΟΘΥΡΙΔΩΝ

Το άρθρο 8α παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού προβλέπει ότι “οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης μπορούν να ανταλλάσσονται, ένας έναντι ενός, μεταξύ αερομεταφορέων”.

Όταν δεν υπάρχει διαφάνεια στην αγορά για τις σπανίζουσες χρονοθυρίδες στους κορεσμένους αερολιμένες, οι εγκατεστημένοι αερομεταφορείς συχνά δεν γνωρίζουν ή αντιμετωπίζουν το πλήρες ευκαιριακό κόστος των χρονοθυρίδων που διαθέτουν. Συνεπεία αυτού, ένας αερομεταφορέας μπορεί να κρατά μια χρονοθυρίδα ακόμη και όταν η αξία της στην αγορά υπερβαίνει κατά πολύ την αξία που παράγει ο αερομεταφορέας κρατώντας και χρησιμοποιώντας τις χρονοθυρίδες.

Αυτό συνεπάγεται, με τη σειρά του, ότι ο αριθμός των χρονοθυρίδων που διατίθενται στις νεοεισερχόμενες και τις εγκατεστημένες αεροπορικές εταιρείες που επιδιώκουν να προσθέσουν δρομολόγια είναι ενδεχομένως μικρότερος από ό,τι θα ήταν υπό διαφορετικές συνθήκες. Με αυτά τα δεδομένα, η εφαρμογή του κανονισμού δεν έχει οδηγήσει ακόμη, όπως φαίνεται, στην πλέον αποτελεσματική χρήση των χρονοθυρίδων.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει πάντως ότι η ανταλλαγή χρονοθυρίδων για οικονομικούς ή άλλους λόγους, συχνά πιο γνωστή ως δευτερογενής εμπορία, συναντάται σε ορισμένους κορεσμένους κοινοτικούς αερολιμένες. Αυτό είχε κάποια πλεονεκτήματα, ιδίως στη δημιουργία νέων δρομολογίων σε συγκεκριμένες γραμμές.

Το κείμενο του ισχύοντος κανονισμού σιωπά στο θέμα των ανταλλαγών χρονοθυρίδων για οικονομικούς ή άλλους λόγους, οι οποίες αντικατοπτρίζουν τις διαφορετικές αξίες των χρονοθυρίδων ανάλογα με την ώρα της ημέρας και με άλλους παράγοντες. Καθώς δεν υπάρχει σαφής και ρητή απαγόρευση αυτών των ανταλλαγών, η Επιτροπή δεν προτίθεται να κινησει διαδικασίες παράβασης κατά των κρατών μελών όπου οι ανταλλαγές αυτές πραγματοποιούνται με διαφανή τρόπο και τηρούνται όλες οι υπόλοιπες διοικητικές απαιτήσεις για την κατανομή των χρονοθυρίδων που καθορίζονται στην ισχύουσα νομοθεσία.

Εάν προκύψει ότι χρειάζεται αναθεώρηση της ισχύουσας νομοθεσίας για λόγους ανταγωνισμού ή άλλους λόγους, η Επιτροπή θα υποβάλει κατάλληλη πρόταση.

6. ΣΥΝΟΧΗ ΜΕΤΑΞΥ ΧΡΟΝΟΘΥΡΙΔΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ

Το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού προβλέπει ότι “το σχέδιο πτήσης ενός αερομεταφορέα μπορεί να απορρίπτεται από τις αρμόδιες αρχές διαχείρισης εναερίου κυκλοφορίας, εφόσον αυτός σκοπεύει να χρησιμοποιήσει ένα συντονισμένο αερολιμένα για προσγείωση ή απογείωση, κατά τη διάρκεια των περιόδων που ο αερολιμένας είναι συντονισμένος, χωρίς να του έχει χορηγηθεί χρόνος χρήσης από το συντονιστή”.

Η πείρα δείχνει ότι σπάνια οι αρχές διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ελέγχουν με συστηματικό και συνεκτικό τρόπο τα σχέδια πτήσης με βάση τις χρονοθυρίδες και ιδίως εκείνες που χορηγούνται στη γενική αεροπορία.

Όπως ορίζεται στο "Σχέδιο δράσης για τη χωρητικότητα, την αποτελεσματική λειτουργία και την ασφάλεια των αερολιμένων στην Ευρώπη"⁵, ο κανόνας εφαρμογής στη διαχείριση ροής της εναέριας κυκλοφορίας, ο οποίος πρόκειται να εγκριθεί από την Επιτροπή μέσα στο 2008 με βάση το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού⁶, θα προβλέπει μηχανισμό που θα αποσκοπεί στη δημιουργία μεγαλύτερης συνοχής μεταξύ χρονοθυρίδων και σχεδίων πτήσεων.

Η πραγματική συνοχή μεταξύ αιτήσεων για μεμονωμένες χρονοθυρίδες και σχεδίων πτήσεων έχει αποκτήσει μεγάλη σημασία για τις πτήσεις της γενικής και της επαγγελματικής αεροπορίας, η οποία εξ ορισμού λειτουργεί χωρίς προγραμματισμένες πτήσεις συχνά εκτός κατανομημένου περιθωρίου χρονοθυρίδων ή ακόμη χωρίς την εκ των προτέρων κατανομή χρονοθυρίδας από το κοινό σύστημα εκμετάλλευσης. Έτσι, αυτές οι απρογραμμάτιστες πτήσεις είναι δυνατόν να παρεμβάλλονται στην ομαλή λειτουργία των συντονισμένων αερολιμένων, όπου οι χρονοθυρίδες τείνουν να ανταποκρίνονται στα σχέδια πτήσεων και όπου οι αερομεταφορείς απαιτείται να λειτουργούν με βάση τις χρονοθυρίδες που τους κατανέμονται.

Συμπεράσματα

Η Επιτροπή ελπίζει ότι η παρούσα ανακοίνωση θα συμβάλει στην καλύτερη χρήση της σπανίζουσας χωρητικότητας των κορεσμένων κοινοτικών αερολιμένων.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί τη λειτουργία του κανονισμού και θα εστιάσει την προσοχή της στην εξασφάλιση ομαλής εφαρμογής του κανονισμού από τα κράτη μέλη.

Με βάση την ανωτέρω παρακολούθηση, η Επιτροπή θα εξετάσει εάν είναι αναγκαίο να υποβάλει πρόταση τροποποίησης του κανονισμού.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να διευκολύνει τη συμμετοχή ενδιαφερομένων και κρατών μελών στις περαιτέρω εξελίξεις στην κατανομή των χρονοθυρίδων. Εν προκειμένω, το κοινοτικό παρατηρητήριο των αερολιμένων, το οποίο θα δημιουργηθεί τους προσεχείς μήνες, θα χρησιμεύσει ως όργανο όπου όλοι οι ενδιαφερόμενοι θα είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τα θέματα των χρονοθυρίδων.

⁵ COM(2006) 819 της 24.1.2004.

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).