

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2021/250 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 febbraio 2021

che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio per quanto riguarda l'alleggerimento temporaneo delle norme sull'utilizzo delle bande orarie negli aeroporti dell'Unione a causa della crisi COVID-19

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La crisi COVID-19 ha determinato una notevole diminuzione del traffico aereo per effetto del forte calo della domanda e delle misure dirette adottate dagli Stati membri e da paesi terzi per contenere la diffusione della COVID-19. I vettori aerei risentono delle conseguenze dannose di tale situazione dal 1° marzo 2020 ed è probabile che questa situazione si protragga negli anni a venire.
- (2) Tali circostanze sfuggono al controllo dei vettori aerei e hanno comportato la cancellazione volontaria o obbligata dei loro servizi aerei. In particolare, le cancellazioni volontarie salvaguardano la solidità finanziaria dei vettori aerei ed evitano le ripercussioni negative sull'ambiente dei voli vuoti o quasi vuoti effettuati al solo scopo di mantenere le loro bande orarie.
- (3) I dati pubblicati da Eurocontrol, che è il gestore di rete per le funzioni della rete del traffico aereo del cielo unico europeo, indicano una continua diminuzione su base annua del traffico aereo di circa il 74 % a metà giugno 2020.
- (4) Non è possibile, alla luce delle prenotazioni anticipate note, delle previsioni di Eurocontrol e delle previsioni epidemiologiche, prevedere il momento in cui è probabile che si concluda il periodo di forte calo della domanda causato dalla crisi COVID-19. Secondo le ultime previsioni di Eurocontrol, nel febbraio 2021 il traffico aereo sarà circa dimezzato rispetto al livello di febbraio 2020. Le previsioni che si estendono oltre tale data dipendono da una serie di fattori ignoti, come la disponibilità di vaccini contro la COVID-19. In tali circostanze i vettori aerei che non

⁽¹⁾ Parere del 27 gennaio 2021 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo dell'11 febbraio 2021 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 15 febbraio 2021.

utilizzano le loro bande orarie conformemente al tasso di utilizzo delle bande orarie di cui al regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio ⁽³⁾ non dovrebbero perdere automaticamente la priorità per le serie di bande orarie di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e all'articolo 10, paragrafo 2, di tale regolamento di cui potrebbero altrimenti beneficiare. Il presente regolamento dovrebbe stabilire norme specifiche a tal fine.

- (5) Tali norme dovrebbero nel contempo affrontare gli effetti potenzialmente negativi sulla concorrenza tra i vettori aerei. In particolare, è necessario garantire che i vettori aerei disposti a fornire servizi siano in grado di assorbire la capacità inutilizzata e abbiano la prospettiva di mantenere tali bande orarie a lungo termine. Ciò dovrebbe mantenere gli incentivi dei vettori aerei ad avvalersi della capacità dell'aeroporto, il che a sua volta andrebbe a vantaggio dei consumatori.
- (6) È pertanto necessario definire, conformemente a tali principi e per un periodo limitato, le condizioni alle quali i vettori aerei continuano ad avere diritto alle serie di bande orarie ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93 e stabilire gli obblighi dei vettori aerei interessati per quanto concerne il rilascio della capacità inutilizzata.
- (7) Per il periodo durante il quale il trasporto aereo risente negativamente della crisi COVID-19, la definizione del termine «nuovo concorrente» dovrebbe essere ampliata allo scopo di aumentare il numero di vettori aerei interessati, dando così a un maggior numero di vettori aerei che lo desiderino l'opportunità di avviare e ampliare le proprie operazioni. Tuttavia, è necessario limitare i privilegi corrispondenti ai vettori aerei rientranti in tale definizione ai concorrenti realmente nuovi, escludendo ogni vettore che, insieme alla propria società madre o alle proprie controllate o alle controllate della società madre, detenga più del 10 % del numero totale di bande orarie assegnate nel giorno in questione in un determinato aeroporto.
- (8) Durante il periodo di applicazione dell'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie, il sistema di assegnazione di tali bande dovrebbe riconoscere gli sforzi dei vettori aerei che hanno effettuato voli utilizzando bande orarie che fanno parte di una serie cui un altro vettore aereo ha diritto a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 95/93 ma che sono state messe a disposizione del coordinatore delle bande orarie per una riassegnazione temporanea. Pertanto i vettori aerei che hanno utilizzato almeno cinque bande orarie di una serie dovrebbero avere la priorità nell'assegnazione di tali serie nella successiva corrispondente stagione di traffico, a condizione che il vettore aereo che vi ha diritto ai sensi dei citati articoli non ne faccia richiesta.
- (9) L'imposizione di misure sanitarie specifiche legate alla COVID-19 negli aeroporti può ridurre la capacità disponibile e rendere necessario prevedere parametri di coordinamento specifici relativi alla COVID-19. In tali situazioni, e al fine di consentire la corretta applicazione di tali parametri, i coordinatori dovrebbero essere autorizzati ad adeguare la collocazione oraria delle bande orarie assegnate ai vettori aerei a norma dell'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 95/93 o di cancellare tali bande per la stagione di traffico durante la quale si applicano le misure sanitarie specifiche legate alla COVID-19.
- (10) Onde agevolare l'utilizzo della capacità aeroportuale durante la stagione estiva di traffico 2021, è auspicabile che i vettori aerei siano autorizzati a restituire le bande orarie storiche al coordinatore prima dell'inizio della stagione di traffico, affinché possano essere riassegnate in maniera puntuale. I vettori aerei che restituiscono una serie completa di bande orarie prima del termine fissato dal presente regolamento dovrebbero mantenere i loro diritti sulla stessa serie di bande orarie in quell'aeroporto per la stagione estiva di traffico 2022. In considerazione delle altre misure di allentamento delle norme in materia di bande orarie di cui al presente regolamento, i vettori aerei che dispongono di un numero significativo di bande orarie in un aeroporto dovrebbero essere autorizzati a restituire al massimo la metà delle loro bande orarie in questo modo.
- (11) Fatto salvo l'obbligo per gli Stati membri di osservare il diritto dell'Unione, in particolare le norme stabilite nei trattati e nel regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾, le conseguenze negative di eventuali misure adottate dalle autorità pubbliche degli Stati membri o di paesi terzi per contrastare la diffusione della COVID-19 e limitare la possibilità di viaggiare con un preavviso molto breve non possono essere imputate ai vettori aerei e dovrebbero essere attenuate se tali misure incidono in modo significativo sulla redditività o sulla possibilità di viaggiare o sulla domanda sulle rotte interessate. Ciò dovrebbe includere misure che comportano una chiusura parziale o totale della frontiera o dello spazio aereo o una chiusura parziale o totale o una riduzione della capacità degli aeroporti interessati, restrizioni sui movimenti degli equipaggi delle compagnie aeree che ostacolano in modo significativo la prestazione di servizi aerei o un grave ostacolo alla capacità dei passeggeri di viaggiare con qualsiasi vettore sulla rotta in questione, tra cui restrizioni di viaggio, restrizioni alla circolazione o misure di

⁽³⁾ Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

quarantena nel paese o nella regione di destinazione o limitazioni alla disponibilità di servizi indispensabili a sostenere direttamente la prestazione di un servizio aereo. Le azioni di attenuazione dovrebbero garantire che i vettori aerei non siano penalizzati per il mancato utilizzo delle bande orarie qualora tale omissione derivi da misure restrittive simili che non erano ancora state pubblicate al momento dell'assegnazione delle bande orarie. L'alleggerimento specifico degli effetti dell'imposizione di tali misure dovrebbe avere una durata limitata e comunque non superiore a due stagioni di traffico consecutive.

- (12) Nei periodi in cui la domanda è colpita in modo significativo dagli effetti della crisi COVID-19, i vettori aerei dovrebbero essere esentati, nella misura necessaria, dagli obblighi relativi all'utilizzo delle bande orarie per mantenere il diritto a tali bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico. Ciò dovrebbe consentire ai vettori di aumentare i servizi quando le circostanze lo permettono. Il tasso minimo di utilizzo più basso fissato a tal fine dovrebbe tenere conto delle prospettive del traffico aereo per il 2021, a decorrere dall'inizio del 2021, il cui livello si attestava al 50 % dei livelli di traffico del 2019, nonché dell'incertezza che circonda la crisi COVID-19 e la ripresa della fiducia dei consumatori e dei livelli di traffico.
- (13) Al fine di far fronte all'evoluzione dell'impatto della crisi COVID-19 e alla conseguente mancanza di chiarezza sull'evoluzione dei livelli di traffico a medio termine, e per rispondere in modo flessibile, ove strettamente necessario e giustificato, alle sfide che il settore del trasporto aereo si trova ad affrontare di conseguenza, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare il periodo di applicazione dell'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie e i valori percentuali del tasso minimo di utilizzo entro una determinata fascia. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽⁹⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (14) Per poter avviare in tempo i preparativi necessari, i vettori aerei e i coordinatori dovrebbero essere consapevoli delle condizioni da applicare all'utilizzo delle bande orarie in una determinata stagione di traffico. La Commissione dovrebbe pertanto adoperarsi per adottare quanto prima l'atto delegato, la cui adozione dovrebbe avvenire in ogni caso prima del termine previsto per la restituzione delle bande orarie di cui all'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 95/93.
- (15) Gli aeroporti, i fornitori di servizi aeroportuali e i vettori aerei hanno bisogno di informazioni sulla capacità disponibile ai fini di un'adeguata pianificazione. I vettori aerei dovrebbero mettere a disposizione del coordinatore le bande orarie che non intendono utilizzare, ai fini di un'eventuale riassegnazione ad altri vettori, alla prima occasione possibile e comunque non oltre tre settimane prima della data prevista per il loro utilizzo. I vettori aerei che ripetutamente e deliberatamente non rispettino tale prescrizione o qualsiasi altra prescrizione a norma del regolamento (CEE) n. 95/93 dovrebbero essere soggetti a sanzioni adeguate o a misure equivalenti.
- (16) Se accerta che un vettore aereo ha cessato le proprie operazioni in un aeroporto, il coordinatore dovrebbe revocare immediatamente le bande orarie del vettore aereo in questione e conferirle al pool per la riassegnazione ad altri vettori.
- (17) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'emanazione di norme specifiche e l'alleggerimento delle norme sull'utilizzo delle bande orarie per un periodo limitato onde attenuare gli effetti della crisi COVID-19 sul traffico aereo, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in oggetto, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

⁽⁹⁾ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (18) Considerata l'urgenza dettata dalle circostanze eccezionali inerenti alla crisi COVID-19, si ritiene opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (19) Al fine di consentire la tempestiva applicazione delle misure di cui al presente regolamento, è opportuno che esso entri in vigore con urgenza il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 95/93 è così modificato:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) è inserita la lettera seguente:

«b bis) durante il periodo di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 3, per “nuovo concorrente” si intende:

- i) un vettore aereo che chieda, come parte di una serie di bande orarie, una banda oraria in un aeroporto in un giorno qualsiasi laddove, nel caso che la sua domanda sia accolta, in totale venga a detenere meno di sette bande orarie in detto aeroporto nel medesimo giorno; oppure
- ii) un vettore aereo che chieda una serie di bande orarie per un servizio di linea passeggeri senza scalo tra due aeroporti dell'Unione, ove al massimo altri due vettori aerei effettuino il medesimo servizio di linea senza scalo tra detti aeroporti nel giorno in questione, e laddove il vettore aereo, nel caso che la sua domanda sia accolta, venga comunque a detenere meno di nove bande orarie in detto aeroporto in quel giorno per il servizio senza scalo in questione.

Un vettore aereo che, insieme alla propria società madre, alle proprie controllate o alle controllate della società madre, detenga più del 10 % delle bande orarie totali assegnate nel giorno in questione in un determinato aeroporto non è considerato un nuovo concorrente in tale aeroporto;»;

b) è aggiunta la lettera seguente:

«n) “parametri di coordinamento relativi alla COVID-19”, i parametri di coordinamento riveduti che comportano una riduzione della capacità aeroportuale disponibile in un aeroporto coordinato a causa delle misure sanitarie specifiche imposte dagli Stati membri in risposta alla crisi COVID-19.»;

2) all'articolo 7, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

«1. I vettori aerei che operano o che intendono operare in un aeroporto ad orari facilitati o in un aeroporto coordinato comunicano al facilitatore degli orari o rispettivamente al coordinatore tutte le informazioni pertinenti da essi richieste. Tutte le informazioni pertinenti sono presentate nella forma e nei termini specificati dal facilitatore degli orari o dal coordinatore. In particolare, un vettore aereo comunica al coordinatore, al momento della domanda di assegnazione, se beneficerà eventualmente della qualifica di nuovo concorrente a norma dell'articolo 2, lettera b) o b bis) per quanto riguarda le bande orarie richieste.»;

3) l'articolo 8 è così modificato:

a) la formula introduttiva del paragrafo 2, primo comma, è sostituita dal seguente:

«2. Fatti salvi gli articoli 7, 8 *bis* e 9, l'articolo 10, paragrafi 1 e 2 *bis*, e l'articolo 14, il paragrafo 1 del presente articolo non si applica in presenza delle seguenti condizioni:»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. Durante il periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 3, una serie di bande orarie che sia stata restituita al pool delle bande orarie a norma del paragrafo 1 del presente articolo alla fine della stagione di traffico ("stagione di traffico di riferimento") è assegnata, su richiesta, per la successiva corrispondente stagione di traffico a un vettore aereo che abbia operato almeno cinque bande orarie della serie in questione a seguito dell'applicazione dell'articolo 10 bis, paragrafo 7, durante la stagione di traffico di riferimento, purché la serie di bande orarie non sia già stata assegnata al vettore originariamente titolare della serie in questione nella successiva stagione di traffico corrispondente in conformità del paragrafo 2 del presente articolo.

Nel caso in cui più di un richiedente soddisfi i requisiti di cui al primo comma, la priorità è data al vettore aereo che ha operato il maggior numero di bande orarie di tale serie.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«6 bis. Nel periodo in cui si applicano i parametri di coordinamento relativi alla COVID-19 e al fine di consentire la corretta applicazione di tali parametri di coordinamento, il coordinatore può modificare la collocazione oraria delle bande orarie richieste o assegnate che rientrano nel periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 3, o annullarle dopo aver sentito il vettore aereo interessato. In tale contesto, il coordinatore tiene conto delle altre regole e linee direttrici di cui al paragrafo 5 del presente articolo, alle condizioni ivi stabilite.»;

4) all'articolo 8 bis, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

- «3.
- a) Le bande orarie assegnate a un nuovo concorrente, quale definito all'articolo 2, lettera b) o b bis), non possono essere trasferite a norma del paragrafo 1, lettera b), del presente articolo prima che siano trascorse due corrispondenti stagioni di traffico, tranne che nel caso di un'acquisizione legalmente autorizzata delle attività di un'impresa fallita.
 - b) Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito all'articolo 2, lettera b), punti ii) e iii), o all'articolo 2, lettera b bis), punto ii), possono essere spostate su un'altra rotta a norma del paragrafo 1, lettera a), del presente articolo prima che siano trascorse due corrispondenti stagioni di traffico solo nel caso in cui il nuovo concorrente sarebbe stato trattato sulla nuova rotta con la stessa priorità della rotta iniziale.
 - c) Le bande orarie assegnate ad un nuovo concorrente, quale definito all'articolo 2, lettera b) o b bis) non possono essere scambiate a norma del paragrafo 1, lettera c), del presente articolo prima che siano trascorse due corrispondenti stagioni di traffico, tranne che per migliorare la collocazione oraria delle bande orarie per questi servizi rispetto alla collocazione oraria chiesta inizialmente.»;

5) l'articolo 10 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. In deroga al paragrafo 2, una serie di bande orarie assegnate per la stagione di traffico compresa tra il 28 marzo 2021 e il 30 ottobre 2021 conferisce al vettore aereo il diritto alla stessa serie di bande orarie per la stagione di traffico compresa tra il 27 marzo 2022 e il 29 ottobre 2022 se il vettore aereo ha messo a disposizione del coordinatore l'intera serie di bande orarie per la riassegnazione prima del 28 febbraio 2021. Il presente paragrafo si applica unicamente alle serie di bande orarie assegnate allo stesso vettore per la stagione di traffico compresa tra il 29 marzo 2020 e il 24 ottobre 2020. Il numero di bande orarie di cui il vettore aereo in questione può beneficiare a norma del presente paragrafo è limitato a un numero pari al 50 % delle bande orarie assegnate allo stesso vettore per la stagione di traffico compresa tra il 29 marzo 2020 e il 24 ottobre 2020, a meno che un vettore aereo non abbia ricevuto, in media, meno di 29 bande orarie a settimana nel corso della precedente stagione equivalente di traffico nell'aeroporto in questione.»;

b) il paragrafo 4 è così modificato:

i) è aggiunto il punto seguente:

«e) durante il periodo di cui all'articolo 10 bis, paragrafo 3, l'introduzione da parte delle autorità pubbliche di misure volte a contrastare la diffusione della COVID-19 a un punto iniziale o finale di una rotta per la quale le bande orarie in questione sono state utilizzate o ne è stato previsto l'utilizzo, a condizione che le misure non fossero state pubblicate al momento dell'assegnazione della serie di bande orarie, che tali misure incidano in maniera significativa sulla redditività o sulla possibilità di viaggiare o sulla domanda sulle rotte in questione e che determinino una delle seguenti situazioni:

- i) la chiusura parziale o totale della frontiera o dello spazio aereo o una chiusura parziale o totale o una riduzione della capacità dell'aeroporto, durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico;

- ii) un grave ostacolo alla capacità dei passeggeri di viaggiare con qualsiasi vettore su quella rotta diretta durante una parte sostanziale della pertinente stagione di traffico, tra cui:
 - restrizioni di viaggio sulla base della nazionalità o del luogo di residenza, divieto di tutti i viaggi eccetto quelli essenziali o divieto di effettuare voli da o verso determinati paesi o zone geografiche,
 - limitazioni degli spostamenti o misure di quarantena o isolamento all'interno del paese o della regione in cui è situato l'aeroporto di destinazione (compresi i punti intermedi),
 - restrizioni della disponibilità di servizi essenziali a sostenere direttamente la prestazione di un servizio aereo;
 - iii) limitazioni degli spostamenti degli equipaggi delle compagnie aeree che ostacolano gravemente la prestazione dei servizi aerei da o verso gli aeroporti serviti, tra cui divieti improvvisi di ingresso o situazioni in cui l'equipaggio è bloccato in luoghi imprevisi a causa di provvedimenti di quarantena.»
- ii) sono aggiunti i commi seguenti:

«La lettera e) si applica entro il periodo durante il quale si applicano le misure ivi contemplate e, entro i limiti di cui al terzo, quarto e quinto comma, per un ulteriore periodo massimo di sei settimane. Tuttavia, se le misure di cui alla lettera e) cessano di applicarsi meno di sei settimane prima della fine di una stagione di traffico, la lettera e) si applica al resto del periodo di sei settimane solo se le bande orarie della stagione di traffico successiva sono utilizzate per la stessa rotta.

La lettera e) si applica solo alle bande orarie utilizzate per rotte per le quali tali bande erano già utilizzate dal vettore aereo prima della pubblicazione delle misure di cui alla stessa lettera.

La lettera e) cessa di applicarsi qualora il vettore aereo utilizzi le bande orarie in questione per passare a una rotta non interessata dalle misure adottate dalle autorità pubbliche.

I vettori aerei possono giustificare il mancato utilizzo di una banda oraria conformemente alla lettera e) per un massimo di due periodi consecutivi di programmazione.»

- c) al paragrafo 6, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Tra le richieste dei nuovi concorrenti è data preferenza ai vettori aerei che soddisfano i requisiti per ottenere la qualità di nuovo concorrente a norma dell'articolo 2, lettera b), punti i) e ii), dell'articolo 2, lettera b), punti i) e iii), o dell'articolo 2, lettera b bis), punti i) e ii).»;

- 6) l'articolo 10 bis è sostituito dal seguente:

«Articolo 10 bis

Assegnazione di bande orarie in risposta alla crisi COVID-19

1. Ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, i coordinatori considerano operate, dal vettore aereo al quale erano inizialmente assegnate, le bande orarie assegnate per il periodo compreso fra il 1° marzo 2020 e il 27 marzo 2021.

2. Ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, i coordinatori considerano operate, dal vettore aereo al quale erano inizialmente assegnate, le bande orarie assegnate per il periodo compreso fra il 23 gennaio 2020 e il 29 febbraio 2020 riguardo ai servizi aerei tra aeroporti dell'Unione e aeroporti della Repubblica popolare cinese o della Regione amministrativa speciale di Hong Kong della Repubblica popolare cinese.

3. Per le bande orarie messe a disposizione del coordinatore ai fini della riassegnazione a norma dell'articolo 10, paragrafo 2 bis, per periodo compreso tra il 28 marzo 2021 e il 30 ottobre 2021 e ai fini dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'articolo 10, paragrafo 2, se un vettore aereo dimostra in modo soddisfacente al coordinatore di aver operato la serie di bande orarie in questione, con l'autorizzazione del coordinatore, per almeno il 50 % del tempo nel corso della stagione di traffico per cui tale serie è stata assegnata, il vettore aereo è legittimato a ottenere la medesima serie di bande orarie nella successiva corrispondente stagione di traffico.

Per il periodo di cui al primo comma del presente paragrafo, i valori percentuali di cui all'articolo 10, paragrafo 4, e all'articolo 14, paragrafo 6, lettera a), sono pari al 50 %.

4. Per quanto riguarda le bande orarie con data dal 9 aprile 2020 al 27 marzo 2021, il paragrafo 1 si applica solo se il vettore aereo ha restituito le bande orarie non utilizzate al coordinatore affinché siano riassegnate ad altri vettori aerei.

5. Qualora constati, sulla base dei dati pubblicati da Eurocontrol, che è il gestore di rete per le funzioni della rete del traffico aereo del cielo unico europeo, che la riduzione del livello del traffico aereo rispetto al livello del corrispondente periodo del 2019 persiste e, sulla base delle previsioni sul traffico di Eurocontrol, è probabile che persista e constati altresì che tale situazione, secondo i migliori dati scientifici disponibili, è dovuta all'impatto della crisi COVID-19, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 12 *bis* al fine di modificare di conseguenza il periodo indicato al paragrafo 3 del presente articolo.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare, ove strettamente necessario per far fronte all'evoluzione dell'impatto della crisi COVID-19 sui livelli di traffico aereo, atti delegati conformemente all'articolo 12 *bis* al fine di modificare i valori percentuali di cui al paragrafo 3 del presente articolo entro un intervallo compreso tra il 30 e il 70 %. A tal fine la Commissione prende in considerazione le modifiche intervenute dopo il 20 febbraio 2021 sulla base dei seguenti elementi:

- a) i dati pubblicati da Eurocontrol sui livelli di traffico e sulle previsioni di traffico;
- b) l'evoluzione dell'andamento del traffico aereo durante le stagioni di traffico, tenendo conto dell'evoluzione osservata dall'inizio della crisi COVID-19; e
- c) gli indicatori relativi alla domanda di trasporto aereo di passeggeri e merci, comprese le tendenze relative alle dimensioni della flotta, all'utilizzo della flotta e ai coefficienti di riempimento.

Gli atti delegati ai sensi del presente paragrafo sono adottati entro il 31 dicembre per la stagione di traffico estiva successiva e non oltre il 31 luglio per la stagione di traffico invernale successiva.

6. Qualora, in caso di impatto prolungato della crisi COVID-19 sul settore dell'aviazione civile nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 12 *ter* si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.

7. Durante il periodo di cui al paragrafo 3, i vettori aerei mettono a disposizione del coordinatore, per la riassegnazione ad altri vettori aerei, le bande orarie che non intendono utilizzare, almeno tre settimane prima della data delle operazioni.»;

7) all'articolo 12 *bis*, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il potere di adottare atti delegati previsto all'articolo 10 *bis* è conferito alla Commissione fino 21 febbraio 2022.»;

8) l'articolo 14 è così modificato:

a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Gli Stati membri stabiliscono e applicano sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive o misure equivalenti ai vettori aerei che omettano sistematicamente e deliberatamente di conformarsi al presente regolamento.»;

b) al paragrafo 6 è aggiunta la seguente lettera:

«c) Nel periodo di cui all'articolo 10 *bis*, paragrafo 3, se un coordinatore stabilisce, sulla base delle informazioni a sua disposizione, che un vettore aereo ha cessato le sue attività in un aeroporto e non è più in grado di operare le bande orarie che gli sono state assegnate, il coordinatore revoca a tale vettore aereo la serie di bande orarie in questione per il resto della stagione di traffico e le conferisce al pool, dopo aver sentito il vettore aereo interessato.».

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 16 febbraio 2021

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D. M. SASSOLI

Per il Consiglio

La presidente

A. P. ZACARIAS
