



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 12 Οκτωβρίου 2022
(OR. en)

2022/0214 (COD)

PE-CONS 47/22

AVIATION 213
COVID-19 144
CORLX 763
COEST 630
CODEC 1251

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 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 μιας επιδημιολογικής κατάστασης ή στρατιωτικής επίθεσης

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2022/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ...

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 μιας επιδημιολογικής κατάστασης ή στρατιωτικής επίθεσης

(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 Επιτροπής¹,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ Γνώμη της 22 Σεπτεμβρίου 2022 (δεν έχει ακόμα δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 6ης Οκτωβρίου 2022 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου¹ τροποποιήθηκε αρκετές φορές από την έναρξη της κρίσης της COVID-19, καθώς, λόγω των εξαιρετικά μειωμένων επιπέδων της εναέριας κυκλοφορίας, οι αερομεταφορείς δεν μπορούσαν να αντεπεξέλθουν στην απαίτηση του εν λόγω κανονισμού να χρησιμοποιούν τουλάχιστον το 80 % των σειρών διαθέσιμων χρόνων χρήσης προκειμένου να διατηρούν το δικαίωμα χρόνων χρήσης στην ίδια σειρά και για την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων.
- (2) Από τα αριθμητικά στοιχεία που δημοσίευσε ο Eurocontrol, που είναι ο διαχειριστής δικτύου για τη λειτουργία του δικτύου της εναέριας κυκλοφορίας του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, προκύπτει ότι η εναέρια κυκλοφορία έχει ανακάμψει σημαντικά από τις αρχές της περιόδου προγραμματισμού του καλοκαιριού του 2022· σύμφωνα δε με τις βασικές προβλέψεις, η εναέρια κυκλοφορία στην αρχή της χειμερινής περιόδου προγραμματισμού 2022/2023 αναμένεται να ανέλθει περίπου στο 90 % των επιπέδων του 2019. Τα στοιχεία αυτά δικαιολογούν την επαναφορά και ως γενικό κανόνα, της απαίτησης να χρησιμοποιούνται οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης κατά 80 % για την θερινή περίοδο προγραμματισμού 2023, σε συνδυασμό με ειδική χαλάρωση όσον αφορά τη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε περιπτώσεις που δικαιολογημένα δεν χρησιμοποιούνται.
- (3) Ωστόσο, λόγω της κρίσης της COVID-19, η κατάσταση στον τομέα των αερομεταφορών παραμένει εξαιρετικά αβέβαιη. Όπως συνέβη στο τέλος του 2021, μπορούν να εμφανιστούν νέες παραλλαγές της COVID-19 και να προκαλέσουν αιφνίδιες αντιδράσεις από τις εθνικές αρχές και από τους καταναλωτές, οι οποίες με τη σειρά τους μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την εναέρια κυκλοφορία. Επιπλέον, ορισμένες αγορές μεγάλων αποστάσεων εξακολουθούν να επηρεάζονται από υγειονομικά μέτρα που δυσχεραίνουν σοβαρά την κυκλοφορία.

¹ 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).

- (4) Ο επιθετικός πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας έχει επίσης επιπτώσεις στην εναέρια κυκλοφορία και στην ικανότητα των αερομεταφορέων να χρησιμοποιούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης τους, καθώς οι αερομεταφορείς της Ένωσης δεν μπορούν να εισέλθουν στον εναέριο χώρο της Λευκορωσίας, της Ρωσίας και της Ουκρανίας.
- (5) Οι κρατικοί ταξιδιωτικοί περιορισμοί για υγειονομικούς λόγους και η αδυναμία εισόδου στον εναέριο χώρο περιοχών που αποτελούν πλέον ζώνες πολέμου εκφεύγουν του ελέγχου των αερομεταφορέων. Οι περιστάσεις αυτές μπορούν να οδηγήσουν στην οικειοθελή ή υποχρεωτική ματαίωση των αεροπορικών τους υπηρεσιών ή σε προσαρμογή δρομολογίων. Ειδικότερα, οι οικειοθελείς ματαιώσεις προστατεύουν την οικονομική ευρωστία των αερομεταφορέων και, ταυτόχρονα, αποτρέπουν τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις πτήσεων που εκτελούνται απλώς και μόνο για τη διατήρηση των χρόνων χρήσης που διαθέτουν.
- (6) Υπό τις συνθήκες αυτές, οι αερομεταφορείς που δεν είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης τους σύμφωνα με το ποσοστό χρησιμοποίησης που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, δεν θα πρέπει να χάνουν αυτομάτως την προτεραιότητά τους ως προς τη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 8 παράγραφος 2 και στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού, την οποία ενδεχομένως θα είχαν υπό διαφορετικές συνθήκες. Ο παρών κανονισμός θα θεσπίσει ειδικούς κανόνες για τον σκοπό αυτό.
- (7) Ταυτόχρονα, είναι σημαντικό να υπενθυμιστούν οι στόχοι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, δηλαδή η διασφάλιση της αποτελεσματικής χρήσης της χωρητικότητας των αερολιμένων και η εξασφάλιση δίκαιης πρόσβασης για όλους τους αερομεταφορείς σε περιπτώσεις περιορισμένης χωρητικότητας αερολιμένα, ώστε να προωθηθεί ο ανταγωνισμός. Η προσαρμογή των συνήθων απαιτήσεων για τη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, είτε μειώνοντας το ποσοστό χρησιμοποίησης είτε παρατείνοντας τις εξαιρέσεις λόγω δικαιολογημένης μη χρησιμοποίησης, θα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά σε καταστάσεις όπου είναι αναγκαία η χαλάρωση των κανόνων περί διαθέσιμων χρόνων χρήσης και να μη δημιουργεί αθέμιτα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα για τους αερομεταφορείς που κατέχουν ιστορικά δικαιώματα σε διαθέσιμους χρόνους χρήσης.

- (8) Ειδικότερα, πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι αερομεταφορείς που είναι διατεθειμένοι να εκτελούν δρομολόγια θα έχουν τη δυνατότητα να καταλαμβάνουν αχρησιμοποίητη χωρητικότητα και ότι θα έχουν την προοπτική να διατηρούν μακροπρόθεσμα αυτούς τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης. Με αυτόν τον τρόπο οι αερομεταφορείς θα διατηρήσουν το κίνητρό τους να χρησιμοποιούν τη χωρητικότητα των αερολιμένων, κάτι που με τη σειρά του θα ωφελήσει τους καταναλωτές σε ό,τι αφορά τη συνδεσιμότητα.
- (9) Είναι επομένως αναγκαίο να καθοριστούν, σύμφωνα με αυτές τις αρχές και για περιορισμένο διάστημα, οι όροι υπό τους οποίους οι αερομεταφορείς θα εξακολουθούν 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 ώστε οι αερομεταφορείς να αποδεσμεύουν χωρητικότητα που δεν χρησιμοποιούν. Το εν λόγω διάστημα θα πρέπει να διαρκέσει από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023, ανάλογα με τις προβλέψεις ανάκαμψης του Eurocontrol.
- (10) Σε αυτό το διάστημα, ο ορισμός του όρου «νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας» θα πρέπει να παραμείνει ευρύς προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των καλυπτόμενων αερομεταφορέων, ώστε να παρασχεθεί σε περισσότερους αερομεταφορείς η δυνατότητα να ασκούν και να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους.
- (11) Από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023, το σύστημα κατανομής διαθέσιμων χρόνων χρήσης θα πρέπει να συνεχίσει να αναγνωρίζει τις προσπάθειες των αερομεταφορέων που παρείχαν πτήσεις χρησιμοποιώντας διαθέσιμους χρόνους χρήσης οι οποίοι αποτελούν μέρος 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, αλλά οι οποίοι έχουν τεθεί στη διάθεση του συντονιστή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης για προσωρινή ανακατανομή. Επομένως, αερομεταφορείς που έχουν χρησιμοποιήσει τουλάχιστον πέντε διαθέσιμους χρόνους χρήσης μιας σειράς θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα για την κατανομή της εν λόγω σειράς κατά την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα αερολιμένα.

- (12) Για να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας και να στηριχθεί η επαναφορά των συνδέσεων μεταξύ Ένωσης και Ουκρανίας, είναι αναγκαίο να παραταθεί η περίοδος κατά την οποία οι αερομεταφορείς μπορούν να επικαλεστούν τον λόγο που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 προκειμένου να δικαιολογήσουν τη μη χρησιμοποίηση της σειράς διαθέσιμων χρόνων χρήσης στα δρομολόγια μεταξύ Ένωσης και Ουκρανίας.
- (13) 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 Συμβουλίου¹, οι αρνητικές συνέπειες στην ικανότητα των επιβατών να ταξιδεύουν λόγω πιθανών περιορισμών που έχουν επιβάλει δημόσιες αρχές κρατών μελών ή τρίτων χωρών για την αντιμετώπιση επιδημιολογικών καταστάσεων, φυσικών καταστροφών ή πολιτικών αναταραχών, όπως είναι οι στάσεις, οι εξεγέρσεις ή η σοβαρή διασάλευση της δημόσιας τάξης, δεν μπορεί να βαρύνουν τους αερομεταφορείς και θα πρέπει να μετριάζονται όταν τα εν λόγω μέτρα επηρεάζουν σημαντικά τη βιωσιμότητα ή τη δυνατότητα εκτέλεσης ταξιδιών ή τη ζήτηση σε συγκεκριμένα δρομολόγια. Τα μέτρα μετριασμού θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς δεν τιμωρούνται όταν δεν είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν διαθέσιμους χρόνους χρήσης εξαιτίας τέτοιων περιορισμών.

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).

- (14) Για να μειωθεί ο κίνδυνος στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και να διασφαλιστεί η αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας των αερολιμένων, η συγκεκριμένη απαλλαγή από τις επιπτώσεις της επιβολής των περιορισμών αυτών θα πρέπει να έχει περιορισμένη διάρκεια και εμβέλεια, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο ότι το αποτέλεσμα των μέτρων μετριασμού περιορίζεται στην περίοδο για την οποία ήταν δικαιολογημένα. Οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που καλύπτονται από τέτοιου είδους μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων των περιορισμών θα πρέπει να θεωρείται ότι έχουν χρησιμοποιηθεί για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93.
- (15) Πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι διατάξεις σχετικά με τις εξαιρέσεις λόγω δικαιολογημένης μη χρησιμοποίησης διαθέσιμων χρόνων χρήσης δεν εφαρμόζονται σε αερομεταφορείς οι οποίοι υπόκεινται σε περιοριστικά μέτρα που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 29 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ) ή του άρθρου 215 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), ή σε αερομεταφορείς οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης και περιλαμβάνονται στο παράρτημα Α ή Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής¹. Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή των εν λόγω μέτρων, η αδυναμία επίκλησης των διατάξεων σχετικά με τις εξαιρέσεις λόγω δικαιολογημένης μη χρησιμοποίησης διαθέσιμων χρόνων χρήσης θα πρέπει να ισχύει και για τους αερομεταφορείς που αποτελούν ήδη αντικείμενο τέτοιων περιοριστικών μέτρων τα οποία είναι σε ισχύ κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
- (16) Η συνεργασία μεταξύ των συντονιστών θα πρέπει να ενισχυθεί ώστε να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 σε ολόκληρη την Ένωση.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14).

- (17) Οι συντονιστές θα πρέπει να ανταλλάσσουν βέλτιστες πρακτικές σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, μεταξύ άλλων μέσω της Ευρωπαϊκής Ένωσης Συντονιστών Αερολιμένων (EUACA). Η EUACA ενθαρρύνεται να συνεχίσει να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση της εναρμονισμένης εφαρμογής των κανόνων της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τη διάταξη για τον μετριασμό των περιορισμών. Επιπλέον, το κατά πόσον εφαρμόζονται ή όχι τα μέτρα μετριασμού αποτελεί σημαντική πληροφορία για τους αερομεταφορείς κατά τον σχεδιασμό των προγραμμάτων τους. Είναι συνεπώς αναγκαίο να διασφαλίζεται η διαφάνεια στην επικοινωνία από την πλευρά των συντονιστών.
- (18) Παρότι τα μέτρα για τον μετριασμό των περιορισμών θα πρέπει να ερμηνεύονται αυστηρά δεδομένου ότι συνιστούν εξαίρεση από τις συνήθεις απαιτήσεις χρησιμοποίησης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, σε ορισμένες περιπτώσεις θα πρέπει να είναι δυνατό να απαιτείται κοινή δράση από όλους τους συντονιστές προκειμένου να διασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού ανά την Ένωση. Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, και βάσει ομόφωνης απόφασης, οι συντονιστές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν αυτή τη διάταξη σε όλους τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που τηρούνται σε συντονισμένους αερολιμένες.
- (19) Η ακρίβεια των προβλέψεων κυκλοφορίας για την περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων του χειμώνα 2022/23 επηρεάζεται αρνητικά από την αβεβαιότητα ως προς την εξέλιξη διαφόρων κρίσεων, ιδίως της κατάστασης στην Ουκρανία και της κρίσης της COVID-19. Κατά συνέπεια, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να απαλλάσσονται, στον βαθμό που είναι αναγκαίο, από την απαίτηση να χρησιμοποιούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης προκειμένου να διατηρούν το δικαίωμά τους στους ίδιους διαθέσιμους χρόνους χρήσης την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων. Αυτό θα επιτρέψει στους αερομεταφορείς να αυξάνουν την παροχή υπηρεσιών όταν το επιτρέπουν οι περιστάσεις, αποβλέποντας σε εφαρμογή των συνήθων κανόνων για τη λειτουργία των διαθέσιμων χρόνων χρήσης από τη θερινή περίοδο προγραμματισμού 2023, με την επιφύλαξη προσαρμογών εκ μέρους της Επιτροπής σε συγκεκριμένες περιστάσεις ώστε να αντιμετωπίζονται διάφορες προκλήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

(20) Για να αντιμετωπιστούν οι εξελισσόμενες συνέπειες της κρίσης της COVID-19 ή άλλων επιδημιολογικών καταστάσεων καθώς και οι άμεσες καταστροφικές επιπτώσεις του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας στην εναέρια κυκλοφορία και να υποστηριχθεί η συνδεσιμότητα προς ή από την Ουκρανία, και για να υπάρξει ευέλικτη αντίδραση —όπου αυτή είναι απολύτως αναγκαία και δικαιολογημένη— στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει λόγω των ανωτέρω ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ για την τροποποίηση των ποσοστιαίων τιμών του ελάχιστου ποσοστού χρήσης εντός ορισμένου εύρους και για οποιαδήποτε περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023, σύμφωνα με τις προβλέψεις ανάκαμψης του Eurocontrol, καθώς και για την τροποποίηση των ποσοστιαίων τιμών του ελάχιστου ποσοστού χρήσης εντός ορισμένου εύρους όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ της Ένωσης και της Ουκρανίας και για οποιαδήποτε περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί 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.

¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (21) 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 εξακολουθήσουν 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. Σε περίπτωση που αερομεταφορείς κατ' εξακολούθηση δεν συμμορφώνονται με αυτή την απαίτηση, δεν θα πρέπει να επωφελούνται από μειωμένο ποσοστό χρησιμοποίησης των διαθέσιμων χρόνων χρήσης.
- (22) Όταν ο συντονιστής βεβαιωθεί ότι αερομεταφορέας έχει παύσει τα δρομολόγια σε αερολιμένα, θα πρέπει να αποσύρει τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης από τον εν λόγω αερομεταφορέα και να τους εισάγει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης για ανακατανομή σε άλλους μεταφορείς.
- (23) Η απαγόρευση εκτέλεσης πτήσεων στον εναέριο χώρο της Ένωσης που επιβάλλεται σε αερομεταφορείς κατ' εφαρμογή περιοριστικών μέτρων τα οποία θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 29 ΣΕΕ ή του άρθρου 215 ΣΛΕΕ ή απαγόρευσης λειτουργίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αδικαιολόγητη παύση διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε αερολιμένες της Ένωσης. Παρότι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που έχουν χρησιμοποιηθεί προηγουμένως από τους εν λόγω αερομεταφορείς μπορούν να ανακατανεμηθούν σε ad hoc βάση κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων, αυτό δεν ενθαρρύνει επαρκώς την αποτελεσματική χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης προκειμένου οι αεροπορικές εταιρείες να έχουν τη δυνατότητα να εντείνουν μακροπρόθεσμα τον ανταγωνισμό και τη συνδεσιμότητα προς όφελος των καταναλωτών. Ως εκ τούτου, οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης θα πρέπει να αποσύρονται αμέσως από τους οικείους αερομεταφορείς.

- (24) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η θέσπιση συγκεκριμένων κανόνων και η απαλλαγή από τους γενικούς κανόνες χρησιμοποίησης διαθέσιμων χρόνων χρήσης για περιορισμένο χρονικό διάστημα προκειμένου να μετριαστούν οι επιπτώσεις μιας επιδημιολογικής κρίσης και του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας στην εναέρια κυκλοφορία, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα στο επίπεδο της 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 ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (25) Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα εξαιτίας των εξαιρετικών συνθηκών που σχετίζονται με την κρίση της COVID-19 και με τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, θεωρείται σκόπιμη η εφαρμογή της παρέκκλισης από την περίοδο των οκτώ εβδομάδων που προβλέπει το 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.
- (26) Για να εξασφαλιστεί η άμεση εφαρμογή των μέτρων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, ο 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) στο στοιχείο β), το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«για την περίοδο από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023,
«νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας»:»

β) στο στοιχείο στ), το σημείο i) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«αερομεταφορέας», αεροπορική εταιρεία που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο έγγραφο τουλάχιστον στις 31 Ιανουαρίου για την επόμενη θερινή περίοδο προγραμματισμού ή στις 31 Αυγούστου για την επόμενη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού· για τους σκοπούς των άρθρων 4, 8, 8α, 10 και 10α, ο ορισμός του αερομεταφορέα περιλαμβάνει επίσης την ιδιωτική αεροπλοΐα, όταν λειτουργεί σύμφωνα με προγραμματισμό· για τους σκοπούς των άρθρων 7 και 14, ο ορισμός του αερομεταφορέα περιλαμβάνει επίσης όλη την πολιτική αεροπλοΐα».

2) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο, το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

β) στην παράγραφο 2α, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2α. Την περίοδο από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023, και υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει χωρητικότητα διαθέσιμη στον αερολιμένα, η σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχει επιστραφεί στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθέσιμων χρόνων χρήσης, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, κατά το τέλος της περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων (στο εξής: «περίοδος προγραμματισμού αναφοράς») κατανέμεται, κατόπιν αιτήματος, για την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων σε αερομεταφορέα ο οποίος έχει χρησιμοποιήσει τουλάχιστον πέντε διαθέσιμους χρόνους χρήσης της εν λόγω σειράς κατόπιν της εφαρμογής του άρθρου 10α παράγραφος 7 κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού αναφοράς.»

γ) η παράγραφος 6α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6α. Στη διάρκεια της περιόδου κατά την οποία ισχύουν παράμετροι συντονισμού λόγω της COVID-19, και προκειμένου να καταστεί δυνατή η ορθή εφαρμογή αυτών των παραμέτρων συντονισμού, ο συντονιστής μπορεί, κατόπιν ακρόασης του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα, να τροποποιήσει το χρονοδιάγραμμα των αιτούμενων ή κατανεμηθέντων χρόνων χρήσης που εμπίπτουν στην περίοδο από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023 ή να τους ακυρώσει. Στο πλαίσιο αυτό, ο συντονιστής λαμβάνει υπόψη τους άλλους κανόνες και τις κατευθύνσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5, υπό τους όρους που καθορίζονται σε αυτή.».

3) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2α απαλείφεται·

β) η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

ι) το πρώτο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:

– το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) δικαστικές διαδικασίες σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 9 του παρόντος κανονισμού σε δρομολόγια στα οποία έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, με αποτέλεσμα την προσωρινή αναστολή της λειτουργίας αυτών των δρομολογίων.»·

– το στοιχείο ε) απαλείφεται·

- ii) το δεύτερο, το τρίτο, το τέταρτο και το πέμπτο εδάφιο απαλείφονται·
- iii) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Όταν οι επιπτώσεις του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας και η καταστροφή υποδομών ζωτικής σημασίας επηρεάζουν την ικανότητα παροχής αεροπορικών υπηρεσιών καθώς και τη ζήτηση για αεροπορικές υπηρεσίες, οι συντονιστές εφαρμόζουν το πρώτο εδάφιο του στοιχείου α) στα δρομολόγια μεταξύ Ένωσης και Ουκρανίας καθ' όλη τη διάρκεια του κλεισίματος του εναέριου χώρου ή του αερολιμένα, όποιο από τα δύο συμβεί σε μεταγενέστερο χρόνο, και πρόσθετης περιόδου 16 εβδομάδων. Ο συντονιστής κοινοποιεί στην Επιτροπή την ημερομηνία έναρξης και την ημερομηνία λήξης της περιόδου των 16 εβδομάδων.»

- γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4α. Επιπλέον, την περίοδο από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023, η μη χρησιμοποίηση διαθέσιμων χρόνων χρήσης μπορεί επίσης να δικαιολογηθεί από τη θέσπιση, από τις δημόσιες αρχές, περιορισμών με σκοπό την αντιμετώπιση σοβαρών επιδημιολογικών καταστάσεων, φυσικών καταστροφών ή πολιτικών αναταραχών στο ένα άκρο του δρομολογίου για το οποίο χρησιμοποιούνταν ή σχεδιαζόταν να χρησιμοποιηθεί ο εν λόγω διαθέσιμος χρόνος χρήσης, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω περιορισμοί επηρεάζουν σημαντικά τη δυνατότητα πραγματοποίησης των ταξιδιών ή τη ζήτηση για ταξίδια και ότι, στα οικεία δρομολόγια, οι περιορισμοί επιφέρουν οποιοδήποτε από τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- α) μερικό ή ολικό κλείσιμο των συνόρων, του αερολιμένα ή του εναέριου χώρου για σημαντικό μέρος της σχετικής περιόδου προγραμματισμού·

- β) σοβαρή παρακώλυση στην ικανότητα των επιβατών να ταξιδεύουν με οποιονδήποτε μεταφορέα στο εν λόγω απευθείας δρομολόγιο για σημαντικό μέρος της σχετικής περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων, για παράδειγμα, όταν η παρακώλυση συνδέεται με οποιονδήποτε από τους ακόλουθους λόγους:
- 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 της περιφέρειας όπου βρίσκεται ο αερολιμένας προορισμού (συμπεριλαμβανομένων των ενδιάμεσων σημείων), εκτός αν η καραντίνα μπορεί να αποφευχθεί με αρνητικό τεστ, αποδεικτικό ανάρρωσης ή αποδεικτικό εμβολιασμού που αναγνωρίζεται από την Ένωση·
 - περιορισμοί στη διαθεσιμότητα υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την άμεση υποστήριξη της εκμετάλλευσης μιας αεροπορικής γραμμής, συμπεριλαμβανομένου του κλεισίματος των υπηρεσιών ξενοδοχειακής υποδομής και των δημόσιων υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων οι μεταφορές, οι οποίοι προκαλούν σοβαρή μείωση της ζήτησης σε οποιοδήποτε από τα δύο άκρα του δρομολογίου·

- περιορισμοί ως προς τον αριθμό επιβατών ανά πτήση και τη συχνότητα πτήσεων ανά αερομεταφορέα, οι οποίοι προκαλούν σοβαρή μείωση της ζήτησης σε οποιοδήποτε από τα δύο άκρα του δρομολογίου·
- γ) επιβολή περιορισμών οι οποίοι αφορούν τη μετακίνηση των πληρωμάτων των αερομεταφορέων και παρεμποδίζουν σοβαρά την εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών προς ή από τους εξυπηρετούμενους αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένων αιφνίδιων απαγορεύσεων εισόδου ή του απροσδόκητου αποκλεισμού του πληρώματος λόγω μέτρων καραντίνας, εκτός αν η καραντίνα μπορεί να αποφευχθεί με αρνητικό τεστ, αποδεικτικό ανάρρωσης ή αποδεικτικό εμβολιασμού που αναγνωρίζεται από την Ένωση.

Η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται για την περίοδο κατά την οποία εφαρμόζονται οι περιορισμοί που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο και για έως έξι επιπλέον εβδομάδες, με την επιφύλαξη του τρίτου και του τέταρτου εδαφίου. Ωστόσο, όταν οι περιορισμοί αυτοί παύουν να εφαρμόζονται λιγότερο από έξι εβδομάδες πριν από το τέλος κάποιας περιόδου προγραμματισμού, η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται στο υπόλοιπο της περιόδου των έξι εβδομάδων μόνον όταν οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης στην επόμενη περίοδο προγραμματισμού χρησιμοποιούνται για το ίδιο δρομολόγιο.

Η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται μόνο σε διαθέσιμους χρόνους χρήσης που χρησιμοποιούνται για δρομολόγια για τα οποία είχαν ήδη χρησιμοποιηθεί πριν από τη δημοσίευση των περιορισμών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

Η παρούσα παράγραφος παύει να εφαρμόζεται όταν ο αερομεταφορέας ο οποίος χρησιμοποιεί τους εν λόγω διαθέσιμους χρόνους χρήσης στρέφεται σε δρομολόγιο που δεν επηρεάζεται από τους περιορισμούς που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

Όταν μια πλειοψηφία κρατών μελών που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 50 % του πληθυσμού της Ένωσης εφαρμόζει περιορισμούς που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι οποίοι έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη δυνατότητα πραγματοποίησης ταξιδιών ή στη ζήτηση για ταξίδια και οι οποίοι οδηγούν σε οποιαδήποτε από τις καταστάσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) και γ) του πρώτου εδαφίου, κάθε συντονιστής μπορεί, κατόπιν ομόφωνης απόφασης των συντονιστών όλων των κοινοτικών συντονισμένων αερολιμένων ότι είναι εν γένει δικαιολογημένη η μη χρησιμοποίηση διαθέσιμων χρόνων χρήσης, και κατόπιν σχετικής ενημέρωσης της Επιτροπής και των κρατών μελών, να εφαρμόζει την παρούσα παράγραφο σε όλους τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που διατηρούνται σε αυτούς τους αερολιμένες για τη διάρκεια των ισχυόντων περιορισμών και για έως έξι επιπλέον εβδομάδες, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω περιορισμοί επηρεάζουν σημαντικό αριθμό δρομολογίων προς ή από έναν κοινοτικό αερολιμένα, καθιστώντας έτσι σε μεγάλο βαθμό μη βιώσιμη την εναέρια κυκλοφορία στην Ένωση ή οδηγώντας σε άνισους όρους ανταγωνισμού.

- 4β. Όταν η μη χρησιμοποίηση διαθέσιμου χρόνου χρήσης δικαιολογείται από τους περιορισμούς που αναφέρονται στην παράγραφο 4 ή την παράγραφο 4α, οι συντονιστές θεωρούν ότι ο διαθέσιμος χρόνος χρήσης χρησιμοποιήθηκε στο πλαίσιο της οικείας σειράς διαθέσιμων χρόνων χρήσης.

4γ. Οι αερομεταφορείς των οποίων οι δραστηριότητες εμποδίζονται από περιοριστικά μέτρα που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 29 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ) ή του άρθρου 215 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), συμπεριλαμβανομένων εκείνων που ισχύουν στις ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] και οι αερομεταφορείς που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης και περιλαμβάνονται στο παράρτημα Α ή Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής* δεν δικαιούνται να επικαλεστούν αιτιολόγηση για τη μη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης βάσει των παραγράφων 4 και 4α του παρόντος άρθρου.

Ωστόσο, κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, οι εν λόγω αερομεταφορείς, όταν επιτρέπεται να χρησιμοποιούν αεροσκάφη πλήρους μίσθωσης αερομεταφορέα του οποίου οι δραστηριότητες δεν εμποδίζονται από τα εν λόγω περιοριστικά μέτρα και ο οποίος δεν υπόκειται σε τέτοια απαγόρευση λειτουργίας, μπορούν να επικαλεστούν αιτιολόγηση για τη μη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης δυνάμει των παραγράφων 4 και 4α, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι κανόνες ασφαλείας που ισχύουν στην Ένωση.

- 4δ. Οι συντονιστές ανταλλάσσουν τακτικά βέλτιστες πρακτικές σχετικά με την εφαρμογή των παραγράφων 4 και 4α, με στόχο τη διασφάλιση συνεκτικής και συνεπούς εφαρμογής σε ολόκληρη την Ένωση.

Οι συντονιστές δημοσιεύουν και επικαιροποιούν τακτικά τον κατάλογο των προορισμών στους οποίους εφαρμόζονται οι παράγραφοι 4 και 4α.

* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 474/2006 της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2006, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων οι οποίοι υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπεται στο κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 84 της 23.3.2006, σ. 14).»

- δ) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Μετά από αίτημα κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 4 και 4α από τον συντονιστή αερολιμένα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.»

4) Το άρθρο 10α τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10α

Κατανομή διαθέσιμων χρόνων χρήσης ως απάντηση σε ορισμένες καταστάσεις κρίσης»

β) οι παράγραφοι 1, 2 και 4 απαλείφονται

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Την περίοδο από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 25 Μαρτίου 2023, και για τους σκοπούς του άρθρου 8 παράγραφος 2, του άρθρου 10 παράγραφοι 2 και 4 και του άρθρου 14 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο, εάν αερομεταφορέας αποδείξει, κατά τρόπο που να ικανοποιεί τον συντονιστή, ότι έχει χρησιμοποιήσει τη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης που του είχαν κατανεμηθεί, έπειτα από έγκριση του συντονιστή, σε ποσοστό τουλάχιστον 75 % καθ' όλη την περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων για την οποία χορηγήθηκαν, ο εν λόγω αερομεταφορέας δικαιούται την ίδια σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης για την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού.»

δ) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Όταν από τα στοιχεία που δημοσιεύει ο Eurocontrol προκύπτει σαφώς ότι η εβδομαδιαία εναέρια κυκλοφορία στη διάρκεια περιόδου δύο διαδοχικών εβδομάδων έχει μειωθεί κάτω του 80 % των επιπέδων του 2019 για τις αντίστοιχες εβδομάδες λόγω της κρίσης της COVID-19, άλλων επιδημιολογικών καταστάσεων ή ως άμεση επίπτωση του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, και ότι, βάσει των προβλέψεων κυκλοφορίας του Eurocontrol, είναι πιθανό να συνεχιστεί η μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας σε σύγκριση με το επίπεδο της αντίστοιχης περιόδου του 2019, ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12α για να τροποποιεί τις ποσοστιαίες τιμές που καθορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, στο άρθρο 10 παράγραφοι 2 και 4 και στο άρθρο 14 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο, εντός εύρους που κυμαίνεται μεταξύ 0 % και 70 % για οποιαδήποτε περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων μεταξύ της 30 Οκτωβρίου 2022 και της 28ης Οκτωβρίου 2023. Η ποσοστιαία τιμή που εφαρμόζεται είναι ανάλογη προς το επίπεδο των προβλέψεων εναέριας κυκλοφορίας του Eurocontrol.

Κατά την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) δεδομένα που δημοσιεύονται από τον Eurocontrol σχετικά με τα επίπεδα κυκλοφορίας και τις προβλέψεις κυκλοφορίας·
- β) δείκτες σχετικά με τη ζήτηση αεροπορικών μεταφορών επιβατών και φορτίου, συμπεριλαμβανομένων τάσεων σχετικά με τις μελλοντικές κρατήσεις, τα προγραμματισμένα δρομολόγια των αεροπορικών εταιρειών, το μέγεθος του στόλου, τη χρήση του στόλου και τους συντελεστές πληρότητας·

- γ) μέτρα δημόσιων αρχών που συνδέονται με την κρίση της COVID-19 ή με άλλη επιδημιολογική κατάσταση και επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό τα επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας προς ή από αερολιμένες της Ένωσης, αναγκαστικές αλλαγές δρομολογίων λόγω κλεισίματος του εναέριου χώρου ή απαγόρευσης εισόδου αερομεταφορέων της Ένωσης στον εναέριο χώρο τρίτης χώρας, λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας στο ενημερωτικό δελτίο ζωνών συγκρούσεων·
- δ) δεδομένα από το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων και τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας σχετικά με την COVID-19 ή άλλη επιδημιολογική κατάσταση που χαρακτηρίζεται ως εξαιρετικά μεταδοτική και είναι πιθανό να προκαλέσει σοβαρή μείωση των αεροπορικών ταξιδιών.

Ενόψει της εκπόνησης προγραμμάτων δρομολογίων από τους αερομεταφορείς πριν από την περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων, η Επιτροπή επιδιώκει να εκδώσει τις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις πριν την έναρξη της περιόδου προγραμματισμού, προκειμένου να επιτραπεί στους αερομεταφορείς να σχεδιάσουν τα προγράμματα πτήσεών τους. Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει τέτοιες πράξεις κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού σε περίπτωση απρόβλεπτων περιστάσεων.»

ε) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«5α. Όταν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι, λόγω της καταστροφής υποδομών και των επιπτώσεων στις συνθήκες διαβίωσης ως αποτέλεσμα του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, η σταδιακή αποκατάσταση της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ Ουκρανίας και Ένωσης απαιτεί χαμηλότερο ποσοστό χρήσης για τα δρομολόγια που εξυπηρετούν την Ουκρανία, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12α για την τροποποίηση των ποσοστιαίων τιμών που καθορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, στο άρθρο 10 παράγραφοι 2 και 4 και στο άρθρο 14 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο, εντός εύρους που κυμαίνεται μεταξύ 0 % και 70 % για τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που χρησιμοποιούνται για δρομολόγια προς ή από την Ουκρανία για οποιαδήποτε περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων μεταξύ της 30ής Οκτωβρίου 2022 και της 28ης Οκτωβρίου 2023.

Κατά την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη όλα τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) δεδομένα που δημοσιεύονται από τον Eurocontrol σχετικά με τα επίπεδα κυκλοφορίας και τις προβλέψεις κυκλοφορίας για δρομολόγια μεταξύ της Ένωσης και της Ουκρανίας·
- β) δείκτες σχετικά με τη ζήτηση αεροπορικών μεταφορών επιβατών και φορτίου, συμπεριλαμβανομένων τάσεων σχετικά με τις μελλοντικές κρατήσεις και τα προγραμματισμένα δρομολόγια των αεροπορικών εταιρειών·
- γ) αναγκαστικές αλλαγές δρομολογίων λόγω κλεισίματος του εναέριου χώρου ή απαγόρευσης εισόδου των αερομεταφορέων της Ένωσης στον εναέριο χώρο τρίτης χώρας, λαμβανομένων υπόψη των συμβουλών του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας στο ενημερωτικό δελτίο ζωνών συγκρούσεων.»·

στ) οι παράγραφοι 6 και 7 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «6. Εάν, εξαιτίας παρατεταμένων επιπτώσεων λόγω της κρίσης της COVID-19, άλλων επιδημιολογικών καταστάσεων ή άμεσων επιπτώσεων του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, 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 περιόδου στην οποία ισχύει απαλλαγή από τους κανόνες χρησιμοποίησης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης σύμφωνα με την παράγραφο 3, την παράγραφο 5 ή την παράγραφο 5α του παρόντος άρθρου, οι αερομεταφορείς θέτουν στη διάθεση του συντονιστή για ανακατανομή σε άλλους αερομεταφορείς όσους διαθέσιμους χρόνους χρήσης δεν σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν, τουλάχιστον τρεις εβδομάδες πριν από την ημερομηνία της σκοπούμενης εκτέλεσης δρομολογίων. Με την επιφύλαξη του άρθρου 10 παράγραφοι 4 και 4α, σε περίπτωση που αερομεταφορέας δεν θέσει στη διάθεση του συντονιστή περισσότερους από τρεις διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε μια σειρά σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, ο εν λόγω αερομεταφορέας δικαιούται ολόκληρη την εν λόγω σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατά την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού δρομολογίων μόνο εάν έχει χρησιμοποιήσει ολόκληρη την εν λόγω σειρά, ή εάν ολόκληρη η σειρά έχει κριθεί ότι έχει χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4αα από τον αερομεταφορέα τουλάχιστον για το 80 % του χρόνου, ανεξάρτητα από το αν το άρθρο 8 παράγραφος 2 και το άρθρο 10 παράγραφος 2 έχουν τροποποιηθεί από την κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται σε αυτό το άρθρο.»

5) Το άρθρο 11 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων προσφυγής δυνάμει του εθνικού δικαίου, οι καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 2, των άρθρων 8, 8α και 10, του άρθρου 10α παράγραφος 7, του άρθρου 14 παράγραφοι 1 έως 4 και του άρθρου 14 παράγραφος 6, υποβάλλονται στην επιτροπή συντονισμού. Η επιτροπή εξετάζει το θέμα εντός ενός μηνός από την κατάθεση της καταγγελίας και εφόσον είναι δυνατόν προτείνει λύσεις στον συντονιστή σε μια απόπειρα επίλυσης των προβλημάτων. Εάν δεν είναι δυνατόν να διακανονισθούν οι καταγγελίες, το αρμόδιο κράτος μέλος μπορεί εντός των επόμενων δύο μηνών να μεριμνήσει για τη διαμεσολάβηση μιας οργάνωσης εκπροσώπησης του αερομεταφορέα ή των αερολιμενικών αρχών ή άλλου τρίτου μέρους.»

6) 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 28 Οκτωβρίου 2023.»

7) Το άρθρο 14 παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Με την επιφύλαξη του άρθρου 10 παράγραφοι 4 και 4α, εάν ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να επιτύχει το ποσοστό χρήσης 80 % που ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, ο συντονιστής μπορεί να αποφασίσει να αποσύρει αυτήν τη σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης από τον αερομεταφορέα για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού και να την διαθέσει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης μετά από ακρόαση του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 10 παράγραφοι 4 και 4α, εάν μετά από παραχώρηση χρονικού περιθωρίου αντίστοιχου προς το 20 % της περιόδου ισχύος της σειράς δεν χρησιμοποιηθεί διαθέσιμος χρόνος χρήσης από τη σειρά αυτή, ο συντονιστής υποχρεούται να διαθέτει τη συγκεκριμένη σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης μετά από ακρόαση του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

Την περίοδο από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023, όταν ένας συντονιστής κρίνει, βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή του, ότι αερομεταφορέας έχει παύσει τα δρομολόγιά 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 συγκεκριμένη σειρά διαθεσίμων χρόνων χρήσης για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού και την εισάγει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, κατόπιν ακρόασης του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

Την περίοδο από τις 30 Οκτωβρίου 2022 έως τις 28 Οκτωβρίου 2023, όταν ένας συντονιστής κρίνει, βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή του, ότι αερομεταφορέας ο οποίος υπόκειται στα περιοριστικά μέτρα που έχουν θεσπιστεί δυνάμει του άρθρου 29 ΣΕΕ ή του άρθρου 215 ΣΛΕΕ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που ίσχυαν στις ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], ή αερομεταφορέας που υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης και περιλαμβάνεται στο παράρτημα Α ή Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, δεν είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί διαθέσιμους χρόνους χρήσης για σημαντικό τμήμα της περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων, ο συντονιστής, κατόπιν ακρόασης του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα, αποσύρει από τον εν λόγω αερομεταφορέα τη συγκεκριμένη σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης για το υπόλοιπο της περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων και την εισάγει στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης, μετά από ακρόαση του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

Ωστόσο, όταν αερομεταφορέας υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας εντός της Ένωσης και περιλαμβάνεται στο παράρτημα Α ή Β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 474/2006, του επιτρέπεται δε να χρησιμοποιεί αεροσκάφη πλήρους μίσθωσης αερομεταφορέα του οποίου οι δραστηριότητες δεν εμποδίζονται από τα εν λόγω περιοριστικά μέτρα και ο οποίος δεν υπόκειται σε τέτοια απαγόρευση λειτουργίας, το τέταρτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου δεν εφαρμόζεται στους διαθέσιμους χρόνους χρήσης του εν λόγω αερομεταφορέα, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι κανόνες ασφαλείας που ισχύουν στην Ένωση.».

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.

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος