KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2020/1477

av den 14 oktober 2020

om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller tillfällig förlängning av undantagsåtgärder för att hantera konsekvenserna av covid-19-pandemin

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993, om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser ([1]), särskilt artikel 10a.4, och

av följande skäl:

(1) Covid-19-pandemin har lett till en kraftigt minskad flygtrafik till följd av en betydande nedgång i efterfrågan och de direkta åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna och tredjeländer för att begränsa pandemin.

(2) Dessa omständigheter ligger utanför lufttrafikföretagens kontroll och den av lufttrafikföretagen frivilligt eller obligatoriskt inställda lufttrafik som följer därav utgör ett nödvändigt eller legitimt svar på dessa omständigheter.

(3) För att skydda lufttrafikföretagens ekonomiska hälsa och undvika den negativa miljöpåverkan som följer av tomma eller i stort sett tomma flygningar som genomförs endast i syfte att upprätthålla de underliggande ankomst- och avgångstiderna ändrades förordning (EEG) nr 95/93 genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/459 ([2]). I denna ändring fastställs att samordnare av ankomst- och avgångstider bör anse att ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 1 mars 2020–24 oktober 2020 har använts av det lufttrafikföretag till vilket de ursprungligen tilldelades.

(4) Enligt förordning (EU) 2020/459 fick kommissionen också delegerade befogenheter att ändra perioden som anges i artikel 10a i förordning (EEG) nr 95/93 om kommissionen, på grundval av uppgifter som offentliggjorts av Eurocontrol, som är nätverksförvaltare för flygtrafikens nätverksfunktioner inom det gemensamma europeiska luftrummet, konstaterar att minskningen av trafikvolymen kvarstår jämfört med nivån under motsvarande period föregående år och sannolikt kommer att kvarstå, och även, på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter, konstaterar att denna situation är ett resultat av covid-19-utbrottet.

(5) I enlighet med artikel 10a.5 i förordning (EEG) nr 95/93 lade kommissionen fram en sammanfattande rapport om detta för Europaparlamentet och rådet den 15 september 2020, där det konstaterades att villkoren i artikel 10a.4 för att ändra den period som anges i punkt 1 i samma artikel är uppfyllda.

(6) Trots en gradvis ökning är flygtrafikvolymen enligt Eurocontrol fortfarande liten jämfört med samma period 2019, och i augusti 2020 var volymen fortfarande 47 % lägre än i augusti 2019. Trots svårigheterna med att korrekt förutse vägen till återhämtning för flygtrafiken är det rimligt att anta att situationen kommer att kvarstå i den närmaste framtiden. Baserat på ett scenario för samordnad strategi från Eurocontrol (med en gemensam strategi för att införa operativa förfaranden och upphäva nationella restriktioner) förväntas flygtrafiken i februari 2021 bli 15 % lägre än i februari 2020. För scenariot utan samordning (ingen gemensam strategi för att införa operativa förfaranden och upphäva nationella restriktioner) förväntas flygtrafiken minska med 25 % under motsvarande period.

([1]) EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/459 av den 30 mars 2020 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EUT L 99, 31.3.2020,s .1).

(7) Den fortsatt lägre flygtrafikvolymen är resultatet av covid-19-pandemins effekter. Enligt tillgängliga uppgifter om konsumenternas förtroende till följd av covid-19 uppgav omkring 60 % av de svarande i april 2020 att de sannolikt skulle återgå till att använda flygtrafik inom några månader efter pandemin, medan denna andel sjönk till 45 % i juni 2020. Tillgängliga uppgifter visar en koppling mellan covid-19-pandemin och konsumentefterfrågan på flygtrafik.

(8) Världshälsoorganisationens uppgifter visar att antalet registrerade fall per dag i Europa nådde en topp den 1 april 2020 med 43 326 nya fall. Under perioden från maj till mitten av juli 2020 minskade antalet fall och de flesta dagarna registrerades färre än 20 000 nya fall. I slutet av augusti 2020 har antalet dock ökat igen och fler än 30 000 nya fall har registrerats under ett betydande antal dagar.

(9) Den veckovisa övervakningsrapporten från Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar (ECDC) visar att antalet bekräftade fall under 14 dagar i EU/EES och Storbritannien den 26 augusti 2020 var 46 (landsintervall: 2–176) per 100 000 invånare. Antalet har ökat i 38 dagar. Antalet sjukhusvistelser och/eller intagna på intensivvårdsavdelningar och/eller nya inläggningar på sjukhus på grund av covid-19 har nyligen ökat i Bulgarien, Tjeckien, Grekland, Polen, Rumänien och Slovakien.

(10) I september 2020 uppskattade ECDC att risken för ytterligare upptrappning av covid-19 i alla EU- eller EES-länder och Förenade kungariket är måttlig (för länder som fortsätter att genomföra och verkställa flera åtgärder, inbegripet fysisk distansering, och har tillräcklig kontaktspårnings- och testningskapacitet) och mycket hög (för länder som inte genomför eller verkställer flera åtgärder, inbegripet fysisk distansering, och som har otillräcklig kontaktspårnings- och testningskapacitet).

(11) De flygrestriktioner som vissa medlemsstater har infört till följd av sanitära åtgärder och hälsoåtgärder kopplade till covid-19 påverkar också konsumenternas förtroende och den resulterande efterfrågan på flygtrafik. Antalet sådana begränsningar av flygtrafiken minskade i början av sommaren 2020, men vissa medlemsstater införde nya flygrestriktioner från och med september 2020, vilket sammanfaller med en ny våg av covid-19-fall i ett antal medlemsstater.

(12) Mot bakgrund av befintliga flygbokningar och epidemiologiska prognoser kan man rimligen förvänta sig att ett betydande antal inställda flygningar till följd av covid-19-pandemin bör inträffa under den kommande vintersäsongen, som löper från och med den 25 oktober 2020 till och med den 27 mars 2021. Det faktum att ankomst- och avgångstider som tilldelats för den perioden inte utnyttjas, bör inte leda till att lufttrafikföretagen förlorar de möjligheter de annars skulle ha enligt artiklarna 8.2 och 10.2 i förordning (EEG) nr 95/93.

(13) Det är därför nödvändigt att utvidga undantaget från kravet i dessa bestämmelser om att en serie av ankomst- och avgångstider ska ha använts i viss utsträckning, från sommarsäsongen 2020 till hela vintersäsongen 2020/2021, dvs. till perioden 25 oktober 2020–27 mars 2021.

(14) Denna delegerade förordning planeras träda i kraft efter utgången av den period som för närvarande avses i artikel 10a.1 i förordning (EEG) nr 95/93. För att undvika rättsosäkerhet, särskilt för samordnare av ankomst- och avgångstider och lufttrafikföretag, bör denna förordning antas enligt det skyndsamma förfarande som anges i artikel 12b i förordningen om ankomst- och avgångstider och bör av brådskande skäl träda i kraft dagen efter att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Artikel 10a.1 i förordning (EEG) nr 95/93 ska ersättas med följande:

”1. Vid tillämpning av artiklarna 8.2 och 10.2 ska samordnarna anse att ankomst- och avgångstider som tilldelats för perioden 1 mars 2020–27 mars 2021 har använts av det lufttrafikföretag till vilket de ursprungligen tilldelades.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 oktober 2020.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande