ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2021/1889 НА КОМИСИЯТА

от 23 юли 2021 година

за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета по отношение на удължаването на срока на действие на мерките за временно облекчаване на правилата за използване на слотовете вследствие на кризата, предизвикана от COVID-19

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността ([1]), и по-специално член 10а, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

(1) Кризата, предизвикана от COVID-19, продължава да причинява спад на въздушното движение в резултат от значително намалялото търсене на въздушен транспорт и преките мерки, предприети от държавите членки, както и от трети държави, за да бъде ограничено разпространението на COVID-19. Евроконтрол докладва, че през първата половина на 2021 г. въздушното движение във въздушното пространство на ЕИП е по-скоро стабилно и представлява приблизително 38 % от въздушното движение през същия период на 2019 г., с възходяща тенденция. Според прогнозата на Евроконтрол — въз основа на най-реалистичния прогнозен сценарий — средногодишното въздушно движение през 2021 г. и 2022 г. се очаква да достигне съответно 50 % и 72 %.

(2) Такива обстоятелства са извън контрола на въздушните превозвачи и последващото доброволно или задължително анулиране на въздушни услуги от тяхна страна в съответствие с променящото се търсене е необходима или законосъобразна реакция при тези обстоятелства.

(3) Съгласно член 8, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 95/93 във връзка с член 10, параграф 2 въздушните превозвачи трябва да използват най-малко 80 % от серия от слотове, която им е разпределена, или губят исторически приоритет за тези слотове (т.нар. правило „използваш или губиш“). С оглед на кризата, предизвикана от COVID-19, и за да се защити финансовата стабилност на въздушните превозвачи и да се избегне отрицателното въздействие върху околната среда на празните или полупразните полети, извършвани единствено с цел запазване на съответните летищни слотове, прилагането на правилото „използваш или губиш“ беше временно прекратено от 1 март 2020 г. до 28 март 2021 г.

(4) На 16 февруари 2021 г. и предвид продължаващото въздействие на кризата, предизвикана от COVID-19, върху въздушното движение Съюзът измени Регламент (ЕИО) № 95/93, за да предостави на авиокомпаниите допълнително облекчаване на правилото „използваш или губиш“ през летния период на часово планиране на 2021 г., като временно прекрати прилагането на правилото за допълнителен срок от 28 март 2021 г. до 30 октомври 2021 г.

(5) Съгласно член 10а, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за изменение на срока на временно прекратяване на прилагането на правилото „използваш или губиш“, посочено в член 10а, параграф 3.

(6) Освен това по силата на член 10а, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за изменение на процента на използване на слотовете в диапазона между 30 % и 70 %, когато това е строго необходимо с цел овладяване на динамичното въздействие на кризата, предизвикана от COVID-19, върху равнището на въздушното движение.

(7) Въпреки постепенното увеличение, равнището на въздушното движение през първата половина на 2021 г. е все още ниско в сравнение със същия период на 2019 г. — средно около 38 % от въздушното движение през същия период на 2019 г. Макар да се отчитат трудностите при точното прогнозиране на пътя за възстановяване на равнището на въздушното движение, разумно е да се очаква положението да не се промени в краткосрочен план, с плавно намаляване на разликата между въздушното движение през 2021 г. в сравнение с 2019 г. Въз основа на четиригодишната прогноза на Евроконтрол от 21 май 2021 г. при най-вероятния сценарий, който допуска, че ефектът от ваксинирането следва да се постигне през 2022 г., годишните равнища на въздушното движение през 2021 г. и 2022 г. ще достигнат средногодишна стойност съответно от 50 % до 72 % от равнищата през 2019 г. На базата на наличните месечни прогнози на Евроконтрол за 2021 г. и наличните средногодишни стойности за 2022 г. на Евроконтрол се очаква въздушното движение през зимния период на часово планиране 2021—2022 г. да бъде 70 % от равнището през 2019 г.

([1]) ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1.

(8) Данните, събрани от Световната здравна организация и Европейския център за профилактика и контрол върху заболяванията, показват, че устойчивият спад на въздушното движение е резултат от въздействието на кризата, предизвикана от COVID-19. Наличните данни показват взаимовръзка между променящия се брой на случаите и реакцията на държавите членки и на трети държави спрямо тези променящи се стойности чрез приемане на мерки, които оказват въздействие върху въздушния транспорт и водят до намаляване на въздушното движение. Такива мерки, които могат да бъдат въведени или отменени в много кратък срок, допринасят за създаването на климат на несигурност и оказват отрицателно въздействие върху доверието на потребителите и поведението при резервиране.

(9) Поради нарастващия брой на случаите на COVID-19 и възможното разпространение на нови варианти е разумно да се очаква значителен брой отменени полети вследствие на кризата, предизвикана от COVID-19, през предстоящия зимен период на часово планиране — от 31 октомври 2021 г. до 26 март 2022 г., ако от авиокомпаниите се изисква да обслужват пълните си портфейли от слотове за 2019 г. в съответствие с член 8 от Регламент (ЕИО) № 95/93.

(10) Поради това е необходимо срокът, предвиден в член 10а, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 95/93, да бъде удължен от 31 октомври 2021 г. до 26 март 2022 г.

(11) Търсенето на транспортни услуги през зимния период на часово планиране от 31 октомври 2021 г. до 26 март 2022 г. все пак може да остане ниско въпреки напредъка на кампаниите за ваксиниране, повишената безопасност при пътуване и намаляването от страна на държавите на мерките, които оказват въздействие върху пътуванията. Трайно ниското търсене през зимния период на часово планиране вероятно би могло да бъде показател за дългосрочни структурни промени на пазара и в поведението на потребителите. Поради това процентът на използване на слотовете следва, от една страна, да избягва нежеланите отрицателни последици за финансовата стабилност на авиокомпаниите и отрицателните въздействия върху околната среда, дължащи се на празни или полупразни полети, извършвани единствено с цел запазване на историческите права върху слотовете и, от друга страна, да стимулира авиокомпаниите да използват ефективно летищния капацитет или да освободят слотовете в пула за други ползватели, за да се гарантира ефективното използване на летищния капацитет.

(12) Освен това процентът на използване на слотовете следва също така да гарантира, че е налице минимален обем от услуги, така че да се повиши доверието на пътниците, ефективното използване на летищния капацитет през зимния период на часово планиране 2021—2022 г. и надеждната свързаност.

(13) Процентът на използване на слотовете следва също така да отчита повече дългосрочни структурни промени на пазара и в поведението на потребителите, за да се даде възможност на пазара постепенно да се приспособи към променящото се търсене и да освободи капацитет за зимния период на часово планиране 2022—2023 г. По-конкретно, тъй като някои авиокомпании са използвали слотове *ad hoc* през 2020 г. и началото на 2021 г., без да получат исторически права върху слотовете.

(14) Поради това процентът на използване на слотовете за зимния период на часово планиране 2021—2022 г. следва да бъде определен на 50 %.

(15) Макар по принцип да се приема, че въздушните превозвачи следва да възобновят дейността си веднага след възстановяването на търсенето, по-ниският праг на използване създава риск някои превозвачи да ограничат дейността си на някои летища до необходимия минимум само с цел запазване на исторически права върху съответните слотове в ущърб на конкурентите, летищните оператори и потребителите. Възможното освобождаване на част от летищния капацитет поради този нов процент на използване няма вероятност да причини сериозни смущения в дейността и мрежите на авиокомпаниите, които би причинил един по-висок процент.

(16) С цел да се предостави правна сигурност, по-конкретно за координаторите на слотове и въздушните оператори, настоящият регламент следва да влезе в сила по спешност в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз,*

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

В член 10а от Регламент (ЕИО) № 95/93, параграф 3 се заменя със следното:

„3. По отношение на слотовете, които не са били предоставени на координатора за преразпределяне в съответствие с член 10, параграф 2а, по време на периода от 28 март 2021 г. до 26 март 2022 г. и за целите на член 8, параграф 2 и член 10, параграф 2, ако даден въздушен превозвач докаже по убедителен за координатора начин, че е използвал въпросната серия от слотове най-малко за 50 % от времето през периода на часово планиране от 28 март 2021 г. до 30 октомври 2021 г. и 50 % от времето през периода на часово планиране от 31 октомври 2021 г. до 26 март 2022 г., въздушният превозвач има право на същата серия от слотове за следващия равностоен период на часово планиране.

По отношение на периода, посочен в първата алинея от настоящия параграф, процентните стойности, посочени в член 10, параграф 4 и член 14, параграф 6, буква а), са 50 % за периода на часово планиране от 28 март 2021 г. до 30 октомври 2021 г. и 50 % за периода на часово планиране от 31 октомври 2021 г. до 26 март 2022 г.“

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 23 юли 2021 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN